auto sport 2021年10/15号（隔週金曜日発売）2021年10月1日発売　第58巻第18号　通巻1561号
No.1561
Drive on the edge オートスポーツ 2021 10/15号

auto sport



特別付録
2021 ホンダF1
メモリアルクリアファイル

セナ・プロ対決の再来か?

2021 FORMULA 1

［結末予測］
1mmも引かない至極の接近戦

［ジャーナリスト座談会］
ダークサイドの境界線

国内レース関係者一斉調査
チャンピオンはどっち?

RB16B（レッドブル・ホンダ）× W12（メルセデス） 際立つキャラ

F1 第15戦ロシアGP

INDY パロウが初タイトル!

［技術総括］ル・マン24時間 トヨタGR010 HYBRID
5連覇への"戦略的コンサバ"

"第7世代"インタビュー 松下信治 ── 好きだから。

2022 ダカールラリー "電気砂漠"の挑戦マシン アウディRS Q e-tron

SAN-EI
CORPORATION





ポールスタートから初優勝まで残り７周……そこで雨粒が落ち始める。「ボックス！」の指示が飛ぶがノリスは走り続ける。２番手ハミルトンは49周目にレインタイヤを履き、その時点でのギャップは約25秒。雨脚は強くなり51周目にノリスはコースオフ。スリックで走ることはできないと判断しピットへ向かった。

ランド・ノリス
初ポール・ポジション獲得も
こぼれ落ちた初勝利

WASH AWAY

「決断をしたのは僕」

乾きつつある路面状況を的確に捕え
ソフトタイヤでトップタイムをマークした予選
自身初となるポールポジションからF1での初勝利を狙った決勝
危なげなくトップを快走しフィニッシュまであと数周――
そこで天候が急変した
“ステイアウト”の選択は“トップを死守する”という
心理が働いたから、なのだろうか

Photo : LAT



RUSSIAN GP

Text : 柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo : Mercedes ／ Red Bull ／ LAT



ドライバーの心情を映す
タイヤ交換のタイミング

恵みと非情の雨模様

Red Bull



サインツは２コーナーのブレーキング勝負でノリスの前に出ることに成功しトップを奪った。タイヤのグレイニングに苦しみ始めピットストップを早めたため順位を落としたがペースの良さを武器に３位表彰台に立った。

ルイス・ハミルトンは、王者とは思えない愚かなミスを予選まで繰り返していた。

　初日フリー走行は首位こそバルテリ・ボッタスに譲ったものの、０・０４４秒差で２番手につけた。しかし２回目のセッションでは、ピットインの際にマシン正面で待ち構えるジャッキマンを跳ね飛ばしてしまう。アゼルバイ

コロナ感染症の陽性反応により２グランプリを欠場したライコネンが復帰レースで８位に入賞。13番手スタートから10番手に順位を上げ、残り６周でウエットタイヤに交換できたことがポイント獲得に貢献した。

予選Q3でウエットから乾きつつある路面コンディションにいち早く反応し、ソフトタイヤを選択したラッセル。この動きに呼応したノリス、サインツとともに予選トップ３に並びフロントロウに新鮮な顔ぶれがそろった。



LAT

Rd.15 ロシアGP リザルト

●9月26日(日)決勝　●5.848km×53周=309.745km　●天候：曇りのち雨　●路面：ドライ〜ウエット

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	53	4
2	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	53	20
3	55	C.サインツ	フェラーリ／フェラーリ	53	2
4	3	D.リカルド	マクラーレン／メルセデス	53	5
5	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	53	16(7)
6	14	F.アロンソ	アルピーヌ／ルノー	53	6
7	4	L.ノリス	マクラーレン／メルセデス	53	1
8	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	53	13(16)
9	11	S.ペレス	レッドブル／ホンダ	53	8(9)
10	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	53	3
11	18	L.ストロール	アストンマーティン／メルセデス	53	7(8)
12	5	S.ベッテル	アストンマーティン／メルセデス	52	10(11)
13	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	52	11(12)
14	31	E.オコン	アルピーヌ／ルノー	52	9(10)
15	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	52	19(15)
16	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	52	17(18)
17	22	角田裕毅	アルファタウリ／ホンダ	52	12(13)
18	9	N.マゼピン	ハース／フェラーリ	51	15(19)
19	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	47	18(14)
	47	M.シューマッハー	ハース／フェラーリ	32	14(17)



Mercedes

ロシアGPは2014年に初開催された比較的新しいグランプリだ。メルセデスはこれまでに開催された７戦すべてで勝っており、そのうちの４勝をハミルトンが挙げている。相性抜群のサーキットにおいて、予選までのハミルトンはどこかとっちらかった印象だった。決勝スタートでも接触を回避するために順位を落とし、表彰台すら遠のいたかに見えた。しかしそこから挽回し、ウエットタイヤへの交換を最終的に決めたのは自分の感覚だったと語り、F1での100勝目を飾った。

Mercedes

ジャンGPの再スタート時に犯したのと同じく、『ブレーキマジックボタン』を押し続けたうっかりミスだった。

ウエット路面で行なわれた翌日の予選では、さらにらしからぬミスを連発した。Q３の最初のアタックで、ハミルトンは２番手ランド・ノリスに大差をつけて暫定ポールを獲得する。しかし路面はかろうじてスリックタイヤが使えそうなほど乾きつつあった。

ジョージ・ラッセルが残り６分にピットインしたのを皮切りに、マクラーレンの２台、カルロス・サインツらが次々にソフトに交換した。ハミルトンがピットに向かったのはその２分後。タイヤの温まりに問題を抱えるメルセデスのW12は、路面温度16℃の低温下では熱入れにさらに苦労するだろうことは明白だった。

それがハミルトンに焦りを生んだのか、ピット入り口で挙動を乱しウォールにヒット。フロントウイングを壊してしまう。直後に入ってきたボッタスの作業が優先され、ハミルトンがノーズを交換してコース復帰したのは、Q３終了１分半前だった。

何とか最後のアタックには間に合ったものの、明らかに熱入れ不足だったのだろう。ターン16の立ち上がりでスピン。リヤを軽くバリアにぶつけ、予選４番手に終わった。

２日間で３回ものミス。「初めてのタイトル争いは、ものすごいプレッシャーがかかるものだ」と、マックス・フェルスタッペン相手に余裕のけん制発言をしていたハミルトン自身が、じつはかなりの緊張を強いられていたということか。こうしてグリッド上位には、攻めの姿勢を貫いたノリス、サインツ、ラッセルの若手３人が並んだ。

完全ドライ路面で始まった決勝レースでも、ハミルトンはスタートで出遅れ７番手に後退する。序盤はサインツが首位を奪い、ノリス、ラッセルが追う展開。しかし前日の大雨で路面のラバーは完全に流され、ささくれ摩耗に苦しんだサインツ、ラッセルは早々にピットに向かい、大きく順位を落としてしまう。一方でノリスとハミルトンは、ステイアウトを選択。首位で踏ん張るノリスと、猛追するハミルトンの一騎打ちとなった。

終盤、「降雨があるが、たいしたことはない」と、各ドライバーに無線が飛び、47周目前後にターン５付近から雨が降り始める。最高速に勝るノリスを抜きあぐねていたハミルトンは、49周目に迷わずレインタイヤを選択した。

コース復帰した時点で、ノリスとの差は25秒まで開いていた。しかしこのころから雨はほぼ土砂降りに。ピットインを拒み続けたノリスも、あっという間に１・７秒差に追い詰められた51周目にピットに向かった。

降雨直前、ノリスはハミルトンに１秒以内まで迫られていた。もしその時点で抜かれていたら、ノリスが先にタイヤ交換していたかもしれない。しかし首位を守り続けていたノリスはピットインの踏ん切りがつけられなかった。

レース終盤に襲った予想外の大雨に際し、初勝利への執念がノリスには裏目に出た。そしてハミルトンは、思わぬ勝利を拾ったのだった。



「早くてもダメ、遅くても手遅れ」
唯一最適解を手にしたフェルスタッペン

悔恨の"1勝3敗"

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Red Bull

2位チェッカーのマックス・フェルスタッペンを迎えるレッドブル・ホンダのガレージは、まるで優勝したかのような喜びにあふれていた。

前戦イタリアGPでのルイス・ハミルトンとのクラッシュで、3グリッド降格。さらにイギリスGPで3基目のパワーユニット（PU）がダメージを負い、4基目投入は避けられない状況だった。メルセデスが圧倒的に強く、苦戦が予想されるロシアで、4基目投入による降格ペナルティを消化してしまうのが、妥当な決断に思われた。

しかしそのためには最後尾グリッドから追い上げて、上位入賞を果たせるだけの速さが必要だ。だがドライ路面での初日フリー走行のフェルスタッペンは、メルセデスの2台はもちろん、ピエール・ガスリーやランド・ノリスにも先行され、6番手が精一杯だった。

それでもレッドブルは予定どおり4基目のPUを入れ、フェルスタッペンの最後尾スタートが確定した。陣営にとってやや予想外だったのは、バルテリ・ボッタスが予選後に4基目のICE、ターボなどを交換し、16番手スタートになったことだ。レース序盤から積極的に順位を上げていく作戦のフェルスタッペンにとって、ボッタスが大きな障害になる心配は充分にあった。

それでもハードタイヤを履いて臨んだレースでは、早くも6周目のターン13のブレーキングでボッタスをあっさり仕留めた。同じく後方グリッドスタートのシャルル・ルクレールとのバトルのほうがはるかに際どく、危うくフロントウイングにダメージを負いかけた。しかしこのピンチも切り抜け、ミディアム勢がグレイニングに苦しんで早めにピットインしたことにも助けられ、15周目には6番手まで上がった。

そこからはフェルナンド・アロンソを猛追。21周目には、1秒以内のDRS圏内に入った。だがそれ以後、逆にじりじりと引き離されていった。「クルマが曲がらない！」と叫ぶフェルスタッペン。アルピーヌの巻き起こす乱流で、フロントタイヤがどんどん劣化していたのだった。

これ以上のペース改善は望めず、予定より早い26周目にタイヤを交換。残り27周を、ミディアムで走り切らなければならない。12番手まで後退したフェルスタッペンは、再び徐々に順位を上げていく。しかし最高速に勝るマクラーレンのダニエル・リカルドを抜けないまま、レースは終盤に入る。

同じ周回でハードに履き替えたハミルトンが快調なペースで2番手まで上



表彰台を狙える位置にいたペレスは、ピットストップに時間がかかり順位を落としてしまう。「ヒューマンエラーによるものではないので、レース後、クルーの元へいって大丈夫か確認したよ」とスタッフへの気遣いをみせた。

FOCUS on HONDA



最後尾から追い上げたフェルスタッペンは「前に詰まるとタイヤを傷めやすい状況だったので抜くのは大変だった」と振り返った。ウエットタイヤへの交換タイミングも絶妙で、ランキングは２点差の２位。

がったのと対照的に、フェルスタッペンはリカルド、そしてアロンソに完全に押さえ込まれていた。「最後尾から5位まで上がればいい」とレース前に語っていたが、このままでは7位が望みうる最高の結果になりそうだった。

そして終盤47周目あたりから、雨が降り始めた。担当エンジニアのジャンピエール・ランビアーゼと頻繁に路面状況を確認し合ったフェルスタッペンは、48周目にピットイン。インターミディエイトタイヤに履き替えた。こうして7番手から、一気に2位表彰台へと駆け上がった。

「完璧なタイミングだった。1周前だったらコースの大部分は乾いていて、すぐにタイヤが壊れていた。逆に遅かったら、手遅れになっていた」

だがホンダ勢の他の3台は、フェルスタッペンとは逆の決断の犠牲となった。降雨の直前、リカルド、カルロス・サインツを抜いて3位まで上がっていたセルジオ・ペレスは、本降りになった50周目までスリックで走り続け9位に終わった。ピエール・ガスリーも同じ周回までコースにとどまり、周回遅れの13位完走。終始マシンバランスに苦しみ17番手を走っていた角田裕毅は、47周目にピットに飛び込んだ。しかしここで選択したのはソフトタイヤだった。直後に本降りとなり再度ピットに向かい、結局17位でレースを終えた。同じ47周目にレインに履き替えたキミ・ライコネンが、15番手から8位入賞を果たしただけに、じつに悔いの残る判断だった。

SPIRIT.

山本雅史MD

スペシャル対談

CASIOは毎回チャレンジしてくる
今回はチャンピオンシップホワイト
〃
Masashi YAMAMOTO
Honda F1 Managing Director


LAT

この秋登場のEDIFICEコラボモデルの最新型を役得で？
いち早くGETしたふたりがリモートで自慢大会（笑）
ニューモデルもコンセプトは"Share Racing Spirit"



CASIO

EDIFICE
Honda Racing
CHAMPIONSHIP WHITE EDITION

ECB-S100HR
46,200円（税込）

――いまはチームごとに"バブル"になっています。現場で会うことは？

角田：僕は納豆が好きで、レースの週末はほぼ毎日、朝ごはんをホンダさんのホスピで食べさせてもらっているので、そこでよくお会いしています。

山本：レースのほうは残念だったけど、モンツァの日曜の裕毅はパワーをつけるために朝からステーキだった（笑）。

――おふたりともコラボモデルの最新型はいま着けていますか？

山本：もちろん。今回の「EDIFICE Honda Racing CHAMPIONSHIP WHITE EDITION」、カッコよくない？（と、カメラに寄せる）

角田：白と赤のコンビネーションが日本っぽい感じで、いいですね。

山本：歴代コラボモデルで一番カッコいいんじゃないかな。1964年にホンダがF1に初めて出たときのマシンがRA271で、そのボディカラーがチャンピオンシップホワイト。ホンダの量産車では「タイプR」に使われていて、僕もこの色には愛着がある。それとまったく同じ塗料をホンダから取り寄せて、文字板の外周リングに使っちゃうんだから、すごいよね。チェッカーフラッグはホンダの数々の栄光を称えたデザインということなんだけど、9時のところで切れているから、最初「勝ち星が足りない。もっと勝て」ってことなのかなと思った（笑）。

角田：なるほど（笑）。今回のアルファタウリモデルもカッコいいですよ（と、やはりカメラに寄せる）。とにかく薄くて軽いし、僕の手にはすごくフィットしています。（アクセントの）蛍光イエローはチームのメカニックさんたちがレース後の撤収作業中に着ている黄色いセーフティビブスにちなんだものだそうです。一緒に戦っている



ふたりの対談の全編はこちら！
（YouTube『auto sport SUB Channnel』へ）



こちらは「6Kカーボン」です
AT02実車とまったく同じもの（笑）

Yuki TSUNODA
Scuderia AlphaTauri Driver

LAT

LINK RACING
角田裕毅

EDIFICE新着コラボモデル“先行ユーザー”

Text：auto sport　Photo：LAT／XPB／CASIO



XPB

という感じで、心強いです。

山本：アルファタウリはみんなEDIFICEを着けているし、チームとしての一体感は本当に大事だよね。

角田：あと、文字板のカーボンにはAT02実車のフロアやウイングに使われている「6Kカーボン」が使われています。先日、EDIFICEの撮影でチームのファクトリー見学をした際、6Kカーボンを壊してみるテストで強さを見させてもらいましたが、とんでもなく高いものでした。

山本：CASIOは毎回チャレンジしてくる。本物を使うっていうのがいいよね。

――今回も「スマホリンク」を搭載。使い倒しているようですね。

角田：はい。この後はトルコ、アメリカ、ブラジル、メキシコと続きますが、スマホとのBluetooth接続で、時計側のボタンひとつで現地時間に合わせてくれる。とにかく便利です。

山本：『007』みたいに、勝手に針が合っちゃう。CAさんにその瞬間を見せたら驚いていたから、ネタにも使える（笑）。ラクだから、一度使うと手離せなくなるんだよね。

――今季も残り数戦となりました。意気込みをお願いします。

角田：ここ数戦、コンスタントにラップを刻めています。来年に向けて、自信のビルドアップを重点的にやっていくとともにタイムを上げていきたい。今後も、応援をよろしくお願いします。

山本：裕毅が来季のシートを確保できたのはよかった。金土日でペースを上げることができているし、うまく来年につなげてほしい。もうひとつは、ホンダの最終年にレッドブルのフェルスタッペンが選手権でトップを走っているので、最終戦までしっかり戦い、ファンの方々に喜んでいただきたいということ。そして、来年は鈴鹿で角田選手をひとりのファンとして応援したいね！



CASIO

EDIFICE
SCUDERIA
ALPHATAURI
Limited Edition

EQB-1200AT
74,800円（税込）

×LEWIS HAMILTON


LAT


Mercedes

VALTTERI BOTTAS

#77


LAT

2021 Formula One

LOSE

織烈さを増すフェルスタッペンとハミルトンのタイトル争いに、かつての名勝負が重なって見える——
そんな声が聞こえる今シーズンの結末を、国内レース関係者を含めた多角的な視点から予想していこう

Photo : LAT／Mercedes／Red Bull



MAX VERSTAPPEN ×



#11 | SERGIO PEREZ



予測 バトルの結末

WIN or

1㎜も引かない至極の接近戦



首位を争っていたマクラーレン・ホンダの２台は、53周レースの47周目を終えようとしていた。最終シケインにさしかかった２台は接触し、ともにマシンを止めた。プロストはすぐにコクピットから離れたが、セナはマシンから降りることなくマーシャルの手を借りてレースに復帰、トップでチェッカーを受けたが『失格』の裁定が下った。

1989

LAT



WIN or LOSE

2021 Formula One

1mmも引かない至極の接近戦

1990

禍根を残した89年鈴鹿から１年。マクラーレン・ホンダのセナとフェラーリのプロストは激しいタイトル争いを繰り広げる。セナがポールポジションを獲得したが、スタートでプロストに先行され１コーナーのターンインを迎える。プロストの後部にセナが追突し、両車は猛スピードのままコースを飛び出しグラベル上で停止。この瞬間、セナのタイトル獲得が決まった。ふたりで歩いてピットに戻る際、セナがプロストを振り返った。だがプロストが目を合わせることはなかった。



LAT

かつて両雄の争いは確執に変わった──その歴史は繰り返されるのか



ルイス・ハミルトンとマックス・フェルスタッペンが、激しい優勝争いを繰り広げている。そのバトルはレースのたびに苛烈さを増し、第10戦イギリスと第14戦イタリアでついに両者は接触事故を起こした。そんなふたりの戦いに、「かつてのセナプロ時代を彷彿とさせる」という声も多い。

いまから30年以上前の1988年、世界チャンピオンのアラン・プロストが在籍するマクラーレンに、新鋭アイルトン・セナがホンダとともに移籍。その年のマクラーレン・ホンダは16戦15勝という圧倒的な強さを見せ、セナが初タイトルを獲得した。

チームメイト同士の優勝争いは、まもなく両者の確執へと変わった。翌89年終盤の日本GPで接触。セナの失格で、プロストがタイトルを奪い返した。しかし亀裂はもはや修復不能で、プロストはフェラーリに移籍する。

そして90年シーズンでも激しいバトルを繰り広げた。同じ日本GPの1コーナーでクラッシュ、ともにリタイアしたことで、今度はセナの二度目の戴冠が確定した。セナ、プロストのライバル関係は断続的に93年まで続くが、この89、90年の2シーズンがもっとも濃密だったと言える。

そんなセナプロ時代と、今年のハミルトン／フェルスタッペンのライバル関係は本当に似通ったものなのか。当時を知るベテランジャーナリストのトニー・ドジンズ、ルイス・バスコンセロスと語り合い、検証してみた。

LAT

F1ジャーナリスト座談会

ダークサイドの境界線

フェルスタッペンVSハミルトンは セナ・プロ対決の再来か

セナ・プロをはじめ歴代の激闘を取材し
いまにいたる時代背景や雰囲気を知り尽くす
ベテランジャーナリスト3名は
今季のタイトル争いの様相をどう見るか
ざっくばらんに意見を聞いてみよう

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）
ブラッドミール・リス（Vladmir Rys）／LAT



クリーンなだけでは物足りない？
F1の特性と王者の資質を問う

──ルイス・ハミルトンとマックス・フェルスタッペンが、今季激しいタイトル争いを繰り広げています。とくにイタリアGPでのクラッシュをきっかけに、30年前の（アイルトン）セナと（アラン）プロストの関係と絡める論調も出てきました。たしかに共通点は多いと思いますが、違うところも多々あるような気がします。

ルイス・バスコンセロス（以下ルイス）：僕はむしろ、相違点が多いように思うね。セナとプロストのバトルを振り返ると、1988年のふたりはかなりフェアな戦いをしていた。チームメイトとして、お互いへのリスペクトが確実に存在した。それが翌年89年になると、前年にセナが初戴冠したことで、世界チャンピオン同士の戦いになった。そしてこの年の鈴鹿で、両者の亀裂は決定的になるわけだ。90年開幕の時点で、プロストはタイトルを3回、セナは2回獲得して、ほぼ互角の状態だった。それに対して今年は、ハミルトンが7度の世界チャンピオンなのに対して、フェルスタッペンは過去7年のF1キャリアで一度もタイトルを獲れていない。つまり、これまで一度もまともなタイトル争いをしたことがない。まずこの違いが、非常に大きい。

──たとえばキミ・ライコネンはタイトルを獲るのにデビューから7年かかっていますが、それまでに何度もタイトル争いに加わっています。

ルイス：そう。もうひとつの大きな違いは、ハミルトンはプロストではないということだ。ドライバーの特性という点でね。プロストは接触を極力避けるドライバーだった。鈴鹿のシケインでの時速60kmでのクラッシュも、最後まで避けようとしていた。それに対してハミルトンは「そっちがぶつかってくるのなら、受けて立ってやる」という感じだ。もちろん本人はそうは言ってないけどね。でもプロストならスロットルを緩めるような状況でも、ハミルトンは踏み続けると思う。

トニー・ドジンズ（以下トニー）：その点、フェルスタッペンの性格はセナに近いものを感じるね。

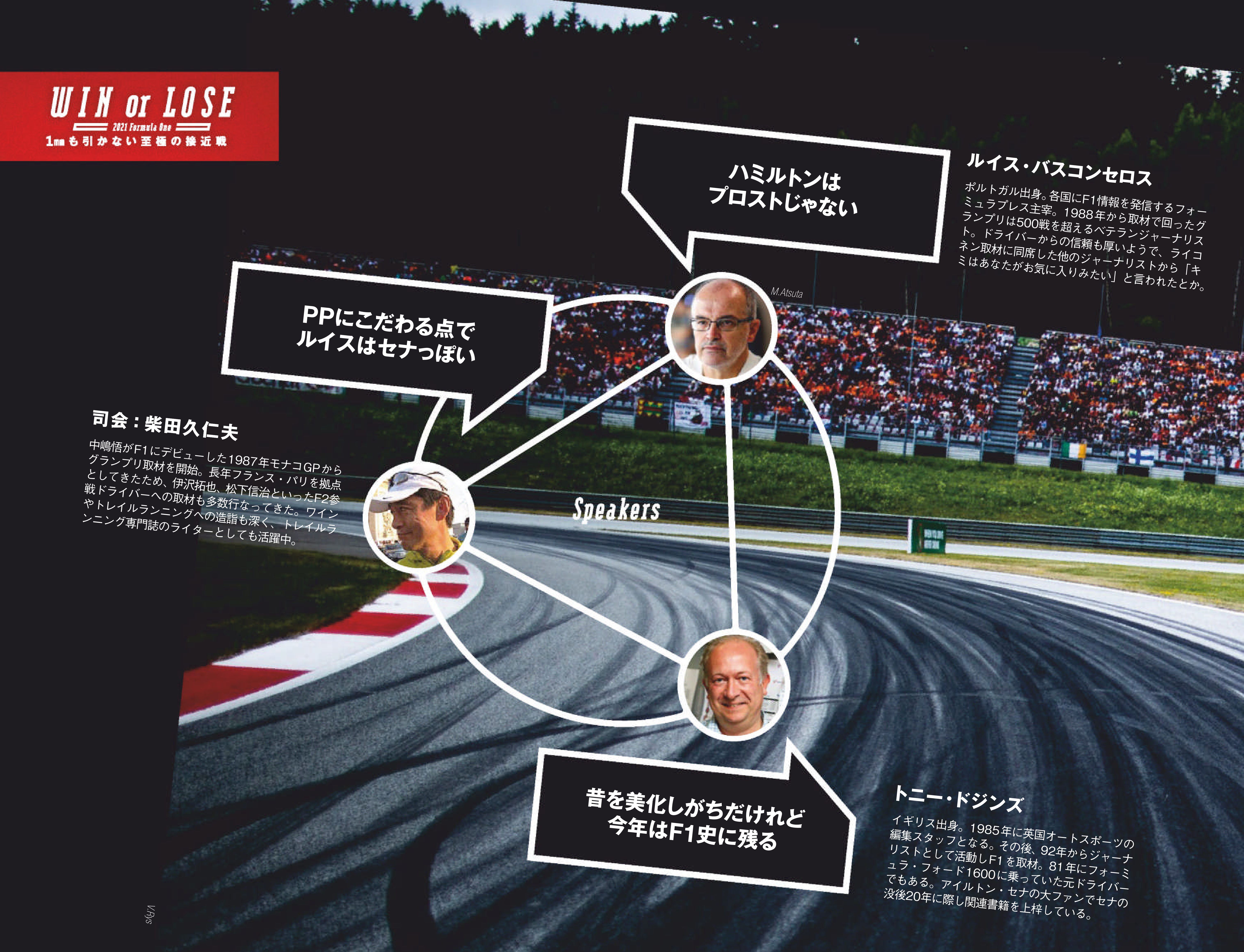
──トニーも、むしろ違いのほうが多いと感じますか？

トニー：どちらかと言えば、そうかな。たとえば当時のプロストに、いまのハミルトンほどの速さはなかった。マクラーレンでの2年間、プロストは予選で平均してセナにコンマ6〜7秒遅かった。これはかなりの大差だよ。

後年プロストは「純粋な速さはアイルトンが若干上だった。才能が上回っていたという意味ではなく、私なら拒否するリスクを引き受け、私が躊躇するようなクルマの使い方を平気でやっていたという意味だ」と語る。今季にも通じるものがあるか……。



LAT



M.Atsuta

V.Rys

ルイス・バスコンセロス

ポルトガル出身。各国にF1情報を発信するフォーミュラプレス主宰。1988年から取材で回ったグランプリは500戦を超えるベテランジャーナリスト。ドライバーからの信頼も厚いようで、ライコネン取材に同席した他のジャーナリストから「キミはあなたがお気に入りみたい」と言われたとか。

司会：柴田久仁夫

中嶋悟がF1にデビューした1987年モナコGPからグランプリ取材を開始。長年フランス・パリを拠点としてきたため、伊沢拓也、松下信治といったF2参戦ドライバーへの取材も多数行なってきた。ワインやトレイルランニングへの造詣も深く、トレイルランニング専門誌のライターとしても活躍中。

トニー・ドジンズ

イギリス出身。1985年に英国オートスポーツの編集スタッフとなる。その後、92年からジャーナリストとして活動しF1を取材。81年にフォーミュラ・フォード1600に乗っていた元ドライバーでもある。アイルトン・セナの大ファンでセナの没後20年に際し関連書籍を上梓している。

―プロスト自身は「予選でポールを獲ることより、レース結果を重視する」と言っていましたね。

トニー：実際にそれを実行してきたわけだ。でもハミルトンはプロストとは対照的に、予選でもレースでもとびきりの速さを見せ続けている。

ルイス：そしてフェルスタッペンは、セナほどポールポジションを獲りまくっていない。もちろんマシン戦闘力の違いはあるにしても、セナはとにかくPP獲得に関しては貪欲だった。

―そこはむしろハミルトンのほうが、セナ的ですよね。

トニー：僕らはつい「昔のF1は良かった」と、過去を美化しがちだ。でも今年のふたりは、100分の数秒単位でポールポジションを争い、多くのレースで最後までどちらが勝つか予測不能のバトルを繰り広げている。そこは高く評価しないとね。ほとんど同じくらい才能にあふれたふたりのドライバーが、似た戦闘力のマシンで競い合う。これはもう、奇跡のようなシーズンと言っていいね。F1史に残る戦いだよ。

―レベルはセナプロ時代をしのぐと。

トニー：はるかにレベルの高い戦いだよ。昨年までのルイスは、7年間ずっと勝てるマシンに恵まれてきた。それ自体すでに奇跡のようなことだけど、その間のルイスはチームメイトのニコ・ロズベルグ、バルテリ・ボッタスに対して、終始予選ではコンマ2秒前後の差をつけてきた。本当のライバルがいない状態だったんだ。それが今季フェルスタッペンという、ハミルトンに本当にふさわしい相手がようやく現れたということだ。

―モンツァのクラッシュに関してですが、90年の鈴鹿1コーナーのクラッシュとつい比較したくなります。

トニー：そこは微妙なところだね。今季のふたりは、シルバーストンまでは直接のアクシデントは起こしてない。ホイール・トゥ・ホイールの戦いを何度も繰り広げているにも関わらず。シルバーストンに関しても、あくまであそこで譲ったら勝ち目がないと分かっていたからでね。

ルイス：そこはマックスも同じだよね。

トニー：いや、第2、第3セクターはレッドブル・ホンダが明らかに速かった。その真逆の状況がモンツァだった。まさかあの位置にルイスがいるとはマックスは思わず、接触を覚悟して1コーナーに突っ込んでいった。万が一、2台がリタイアしても選手権の首位は維持できる。そこまで計算してのアクションだったと思うよ。そこはまさに90年の鈴鹿でのセナと少し似た精神状態だったかな（笑）。

―でもあの時のセナは、完全に自分からぶつかっていったわけですけどね。

ルイス：あそこでぶつかることは、ルイスは絶対に避けたいと思っていた。しかしマックスが、それを許さないライン取りをしていた。もちろんレーススタート前から、そんな決意を持っていたとは言えない。あの状況に置かれて、初めて抱いた思いなんだろう。

友情はなくとも尊重はある

―おふたりは今年のシルバーストンとモンツァは、現地取材でしたか？

ダークサイドの境界線

F1ジャーナリスト座談会



LAT



ルイス：両方とも現地にいたよ。

トニー：僕はシルバーストンだけ。

――レース後はどんな雰囲気でした？　さぞかしピリピリしていたのでは？

ルイス：シルバーストン後のレッドブルは、まさにナーバスだった。クリスチャン・ホーナー代表始め、首脳陣がそろってルイスを非難しまくっていた。メルセデスもトト・ウォルフ代表が真っ赤になって反論していた。それに比べるとモンツァは、拍子抜けするくらい両陣営はおとなしかったよ。マックスが悪いというメルセデス側の言いぶんにも反論しなかったし、ペナルティもおとなしく受け入れていた。

トニー：シルバーストンは実質的に両チームのホームレースで、家族やサポーターがどっさりきていた。お互い、譲るに譲れない雰囲気だった。

――セナプロが接触した鈴鹿も、おふたりは現場にいたんでしょうか？

ルイス：89年も90年もいたよ。89年は非常に奇妙なグランプリだった。当時の鈴鹿はたしか上と下にふたつのプレスルームがあって、僕は下のほうで中継映像を見ていた。アクシデント後すぐに現場に向かったんだけど、コースに出るのにフェラーリのガレージを通ったんだ。そしたらちょうどチーム代表だったチェザーレ・フィオリオがいてね。すでにプロストは翌年のフェラーリ移籍が決まっていたわけだけど、フィオリオはそこでFIAの黄色いルールブックを読み上げながら、これはセナが失格に値すると部下に滔々と説明していた。その後も誰が表彰台に上がるかで揉めて、すごく時間がかかった。セナの失格がなかなか決まらなかったからね。本当に奇妙な、そしてとても重苦しいグランプリだった。

でも90年の鈴鹿はもっとひどい雰囲気だった。89年は時速60kmで起きたものだ。しかし90年のクラッシュは一歩間違えれば命の危険があった。ふたりが無傷だったのはもちろん、観客席にマシンが飛び込まなかったのも幸運だったというほかない。その後セナが開いた記者会見も、彼ひとりが空回りしているようだった。その雰囲気が次戦アデレードでも続いていて、とにかく重苦しさだけが記憶に残る週末だった。そんなことが再び起きないことを、いまは望むだけだよ。

> **当時はとにかく重苦しかった**
> **その再現は勘弁願いたい**



L.B

トニー：それはないんじゃないかな。ルイスとマックスは歳が離れているし、メンタリティもずいぶん違う。おそらく彼らに友情が芽生えることはないだろう。でもコース上でのお互いへのリスペクトはたしかにある。90年当時のセナとプロストにはなかったものがね。

ルイス：今後、尊重し合う気持ちはどんどん薄れていく恐れはあるけどね。

トニー：でもいまはたしかに存在する。それを僕は、非常に尊いものだと感じているよ。ちなみに90年の鈴鹿は、僕はパリで当時のガールフレンドとテレビ観戦してたんだ（笑）。

レース開始はパリ時間で午前6時とかだった。熟睡している彼女を叩き起こして「スタートは絶対に見るべきだ。もし赤いマシンが先に出たら、マルボロカラーのマシンが必ずぶつかっていくから」って言ったんだ。そしたら、まさにそのとおりになった！

ルイス：鈴鹿のプレスルームでも、みんな同じことを言っていたよ。

トニー：何も知らない彼女はあっけに取られて、それから預言者でも見るような目で僕を見たものだよ（笑）。

――あのころはFIA会長のジャン・

マリー・バレストルが公然と裁定に介入したりしていましたが、いまはかなり公平な判断をしている気がします。

ルイス：89年はたしかにそうだった。スチュワードの意見なんか無視して、自分の意見を押し通した。幸い90年の日本GPにはバレストルはパリのFIA本部にいたけれど、そうじゃなかったらどうなっていたことか。当時のスチュワードで、バレストルに楯突ける人間はいなかったから。

トニー：いまは本当に変わったよね。スチュワードは当時よりはるかにプロフェッショナルだし、メンバー選定も特定の地域や利益に偏りすぎないよう配慮されている。何より大きな違いは、30年前は事故が起きた際の判定根拠が、僕らが見ているのとほぼ同じテレビ映像しかなかったことだ。いまじゃ、車載映像やらテレメトリーやらGPSやらセンサーデータやら、山ほど判断材料がある。客観的に判断できるし、裁定に感情や偏見、先入観が入り込む余地は、ずっと少なくなっている。

ルイス：それでもスチュワードによる判断の偏りは、どうしても出てくるよね。ドライバーたちはよく「あのスチュワードだからこんな裁定になった」とか「彼ならこうしていたはずだ」とか言っている。

チームメイトの当時といま

——人間が判断する以上、そこは避けられませんね。セナプロ時代に話を戻すと、90年のライバル争いではチームメイトもなかなか個性的でした。フェラーリでプロストのチームメイトだったナイジェル・マンセルとか。

トニー：少なくともマンセルは、チームメイトを助けようなんていうメンタリティの持ち主ではなかった。（ゲルハルト）ベルガーはそこまでひどくはなかったけど、でもやはり我が道を行くところはあったよね。

ルイス：マンセルには、まったく同感だ。鈴鹿前のヘレスのレースだったけど、チームの指示でプロストに順位を譲ったのはいいけど、ついでにその後ろのセナまで前にいかせていた。全然ブロックもせずにね。

トニー：エストリルのスタートでは、プロストを押し出してウォールに叩きつけそうになった。



V.Rys


K.S

FIA会長が公然と裁定に介入していた


T.D

いまはお互いへのリスペクトがたしかに存在する



LAT

F1ジャーナリスト座談会

「ダークサイド」の境界線

ルイス：そう。久しぶりにポールポジションを獲得したマンセルが、タイトル争いをしているプロストに首位を譲るのを拒否したんだ。

トニー：本人はスタートのホイールスピンでコントロールを失ったと弁明していたけどね。

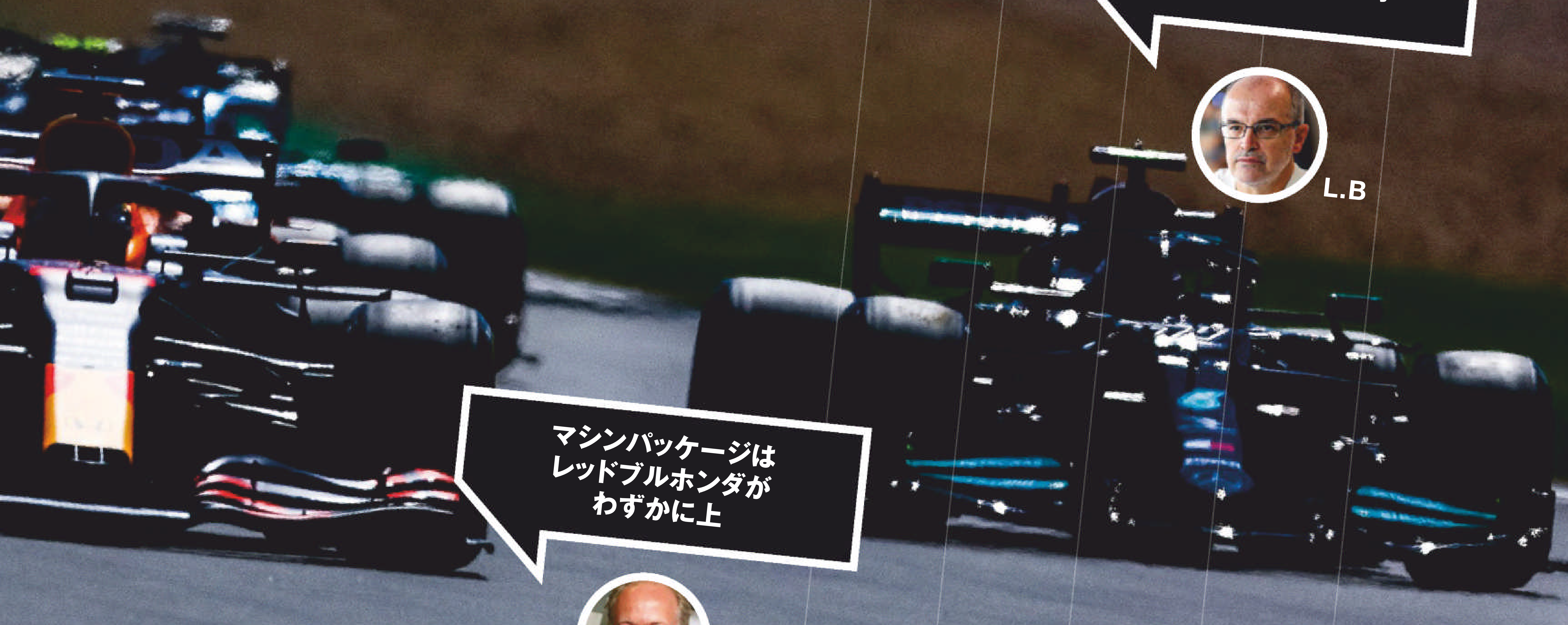
――レースを盛り上げるという意味では、最高のチームメイトだったかもしれません。では、マンセルやベルガーに比べて、今季のチームメイトはどうでしょう。

ルイス：ボッタスはメルセデスに充分なじんでいるという点で、（セルジオ）ペレスよりいい仕事をしているし、それは今後も変わらないだろう。メルセデスに移籍した4年前からタイトル獲得に意欲満々で、ときにルイスとのあいだに緊張関係が生まれそうになることもあった。しかしそれもロズベルグに比べれば、大したレベルじゃない。ウォルフ代表がロズベルグ時代の苦い経験を活かして、マネジメントをうまくやっていることも一因だろう。

トニー：ボッタスに比べるとペレスは、フェルスタッペンと競り合ってタイトルを狙うなんて野心はない。あくまでサポート役に徹している。ただ依然としてレッドブルマシンを乗りこなせてない。そこはレッドブルにとってもフェルスタッペンにとっても、ちょっと厳しいところだね。

――セナプロ以降、今季のルイス／マックスまでガチンコライバル関係は存在しなかったと思いますか？

ルイス：短い期間ということだったら、たとえば（ミハエル）シューマッハーvs（ミカ）ハッキネンがあった。



――シューマッハーは、（フェルナンド）アロンソとのタイトル争いもありました。

ルイス：僕がシューマッハー、ハッキネンのライバル関係を高く評価したいのは、お互いを尊重し合っていたからだ。誰に対してもアグレッシブな戦いを仕かけていたシューマッハーが、ハッキネンに対してだけは違っていた。彼にとってハッキネンは、本当に特別な存在だったのかもしれない。

トニー：タイトル争いとは関係なかったけど、ファン・パブロ・モントーヤはシューマッハーに対して、かなり面白いバトルを仕かけていた。デビューした01年のブラジルGPでシューマッハーを抜き去って優勝しかけたり。残念ながらモントーヤはその後、タイトルを狙えるマシンを手に入れられず、F1を去っていった。

ルイス：少なくとも一度は、チャンピオンになる資格を持ったドライバーだったのにね。

トニー：セナプロ後のライバル関係でもっとも忘れがたいのは、07年のアロンソ／ハミルトンだね。コース上で彼らは最後までフェアな戦いを繰り広げ、一度もクラッシュすることがなかった。

ルイス：その代わり、コックピットを降りたところで、激しいバトルを繰り広げた。

トニー：いや、それはむしろ、アロンソとロン・デニスのバトルというべきだろう。新人だったハミルトンは、そこから一歩距離を置いていた。アロンソはあまりに政治的すぎた。もし07年

K.S



故意のアクシデントが起こりうる？

のアロンソが、今年のハンガリーでエステバン・オコンに対してやったような素晴らしい援護射撃を、ハミルトンに対してやっていたらよかったよ。

ルイス：14年前のアロンソに、それは絶対にありえないね。3年連続のタイトル獲得しか考えてなかったわけだし。

—今季のハミルトンとフェルスタッペンは、少なくとも口も利かない関係ではないし、最低限の相互リスペクトはあるのではないでしょうか？

ルイス：レースごとに、どんどんなくなっていると思う。またモンツァのような状況になったら、同じような事態が起きる気がするね。

—それは90年鈴鹿のセナのように、故意にぶつかっていくような？

ルイス：故意とまでは言わない。ただ何としても接触を避ける、そのためにスロットルを緩めるとか、そういうことはしないだろうということ。

トニー：そこはタイトル争いの状況次第だろう。ここで相手に優勝を許せばタイトルを奪われるとか、そういう状況に置かれたら、再びクラッシュが起きるだろう。

ルイス：たとえば最終戦アブダビまでタイトル争いがもつれ込んだら、そこでは何が起きてもおかしくない。それは確かだろう。

タイトルはどちらの手に

—そんな状況下において、今季のチャンピオンはどちらになると予想されますか？

ルイス：速いクルマに乗っているのはマックスだ。しかしクレバーさでは、



予測不能のバトルが毎戦続く奇跡のようなシーズン F1史に残る戦いだという思いで見守ってほしい

ルイスが上。そしてタイトル争いのプレッシャーは、マックスがより強く感じている。最終的に勝負を決めるのは速さではなく、頭と心だと思う。なので接戦を制するのはルイスだろう。ただ終盤までにフェルスタッペンがある程度のリードを築いていたら、プレッシャーが減るぶん、逃げ切る可能性はある。でも数ポイントを争う展開だったら、最後に笑うのはルイスかな。

—その場合、コンストラクターズ選手権もメルセデスが獲るでしょうか？

ルイス：コンストラクターズ選手権のほうが、メルセデスが防衛する可能性は高い。さっき言ったようにボッタスのほうがペレスより援護が強力だからね。今後、予選一発の速さが急激に改善されたら話は別だが、フェルスタッペンとペレスが並んで表彰台に上がる機会は、今後も少ないと思う。

トニー：僕もマシンパッケージ自体は、レッドブル・ホンダがわずかに上だと思う。ロシアは別にして、その後のレースはメルセデスが苦杯を舐める展開が続くと思う。あえて予想するなら、最終戦の前にフェルスタッペンのタイトル獲得が決まるんじゃないかな。

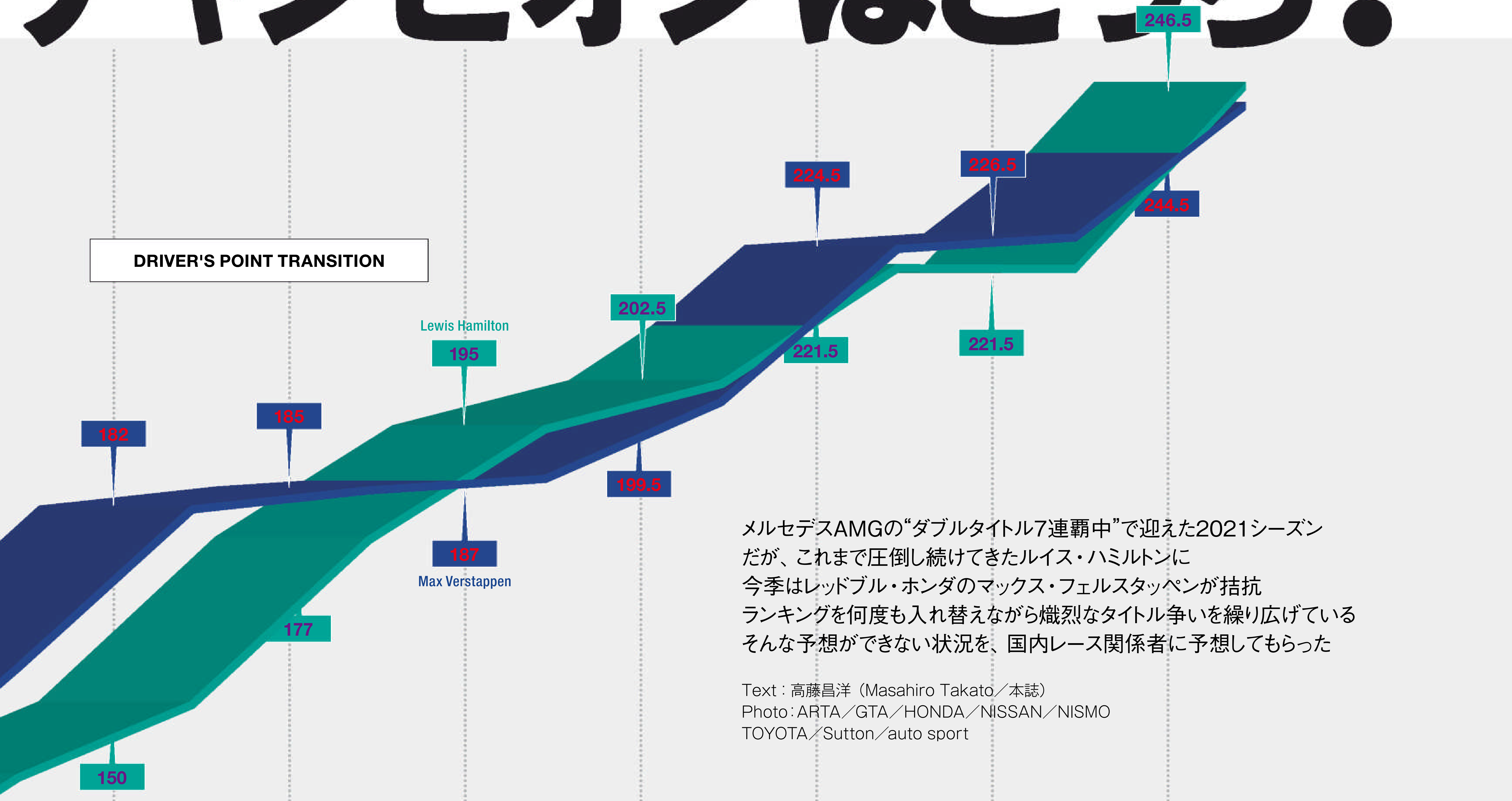
ルイス：最終戦の前に、マックスが25ポイント以上のリードを築くわけ？

トニー：勢いに乗れば可能だと思う。ペレスの速さは無視できないしね。もしフェルスタッペンがチャンピオンになれたとしたら、自動的にレッドブル・ホンダもタイトルを奪還するんじゃないかな。

—今後の展開を見守りましょう。ありがとうございました。

V.Rys

チャンピオンはどっち？



メルセデスAMGの“ダブルタイトル7連覇中”で迎えた2021シーズン
だが、これまで圧倒し続けてきたルイス・ハミルトンに
今季はレッドブル・ホンダのマックス・フェルスタッペンが拮抗
ランキングを何度も入れ替えながら熾烈なタイトル争いを繰り広げている
そんな予想ができない状況を、国内レース関係者に予想してもらった

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：ARTA／GTA／HONDA／NISSAN／NISMO
TOYOTA／Sutton／auto sport

世代交代を見たい

MAX VERSTAPPEN


ARTA

●ARTA 総監督
鈴木亜久里
1988-1995 F1

Rd.11 ハンガリーGP後に取材

オレの立場でメルセデスとは言えないでしょ（笑）。というのは冗談で、ふたりとも強いけど、ドライバーとしてフェルスタッペンは上り坂だよね。クルマ的に言ったら、レッドブルもすごく良いけど、まだ少しメルセデスのほうが良いかもしれない。でも、ドライバーの上り調子な部分で、フェルスタッペンが首の皮一枚で上回るんじゃないかな。というか、今年は世界チャンピオンにしてあげたいよね。

フェルスタッペンは、これからもずっと世界チャンピオンを争うドライバーだと思うけど、今年の勝負でチャンピオンになってハミルトンに引導を渡すっていう、世代交代を見たいかな。かつて、（フェルナンド）アロンソが（ミハエル）シューマッハーを鈴鹿の130Rでアウト側から抜いていったみたいにさ。そのアロンソもマクラーレンに行って、ハミルトンと同じクルマに乗ってやられて出ていった。今度はハミルトンをやっつけるのがフェルスタッペンっていうね。時代時代にやっぱり天才が出てきて、横綱を倒して自分が強い横綱になっていく。遅かれ早かれそうなっていくんだよ。いまはフェルスタッペンを倒すヤツがまだ出てきていないけど、これから必ず出てくるよ。

忖度なし
国内レース関係者13名に聞きました

今季の

MAX VERSTAPPEN
LEWIS HAMILTON

PUの投入タイミングがキーポイント


NISSAN

●Driver
松田次生
フジテレビNEXT F1解説

Rd.11 ハンガリーGP後に取材

LEWIS HAMILTON

僕はハミルトンが獲ると思います。なぜかというと、PU（パワーユニット）の基数制限があるなかで、フェルスタッペンはシルバーストンでひとつダメにしている。となると、どこかで載せ換えが必要になりますからね。グリッド降格になっても、フェルスタッペンなら順位を上げてくるでしょうけど、それをどのタイミングで入れてくるかが、僕はキーポイントになってくると思うんですよね。

それに、たぶんハンガリーで、レッドブル陣営としては流れを変えたかったと思うんですけどできなかった。それって結構ダメージが大きいと思うんです。シルバーストンとハンガリー（ボッタスを起因とする多重クラッシュ）のあと、レッドブルがメルセデスを口撃するようなコメントを言い始めているのは、結構いっぱいいっぱいなのかなというのもあります。

でも、レッドブルが怒ったのはすごく分かる。いまのF1にはコストキャップ（予算制限）があって、直すためにお金を投入したらアップデートができなくなるわけじゃないですか。そうなると、メルセデスがより有利になってくる。ハンガリーでいえば完全なもらい事故だし、フェラーリも「それも全部コストキャップに入るのはおかしい」という言い方をしていましたけど、たしかにそうだよなって。コストキャップがなければフェルスタッペンがいっていたかもしれないけど、ハミルトンが最終的に獲るのかなと。そのガチバトルを鈴鹿で観られなくなってしまったのは、やっぱり残念ですよね。

“真のレーサー”



MAX VERSTAPPEN

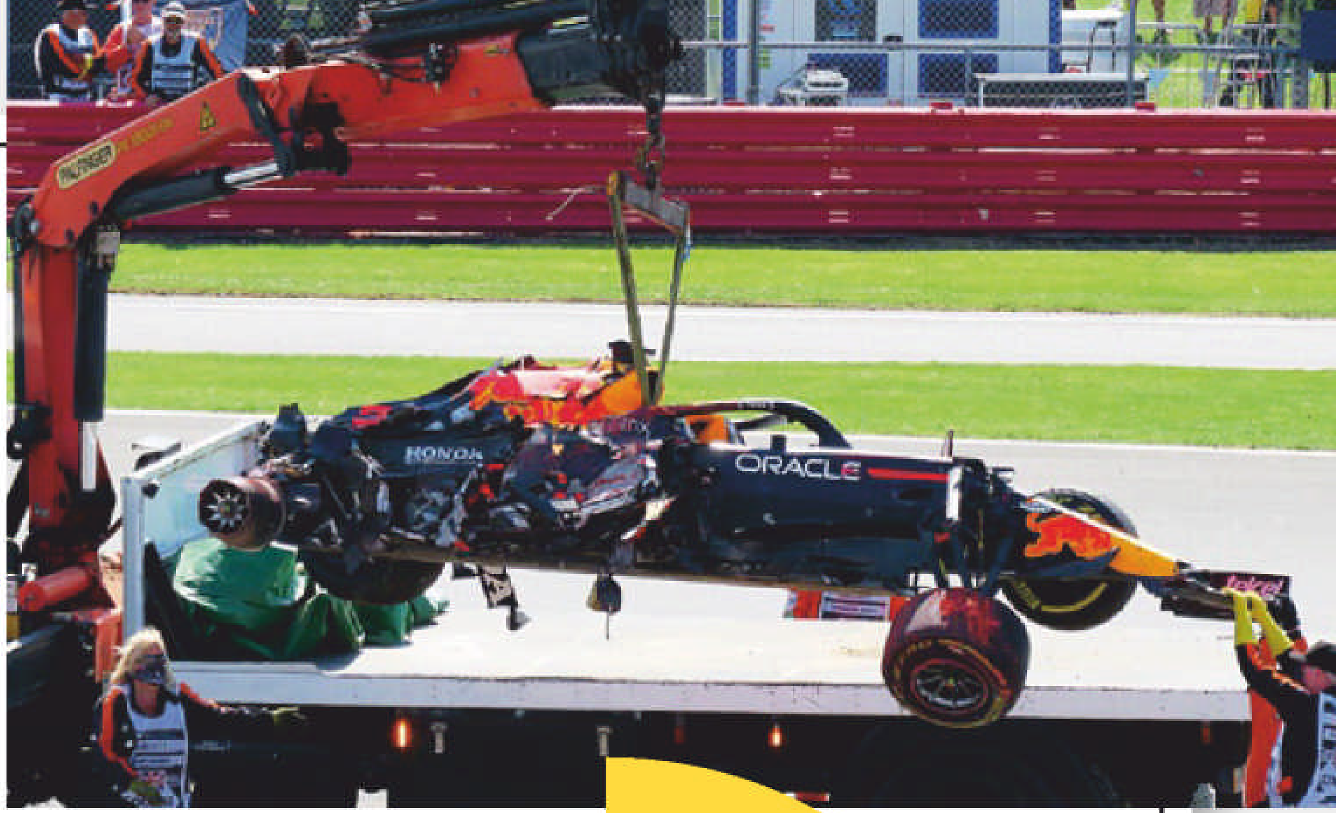

ARTA

●ARTA エグゼクティブ・アドバイザー
土屋圭市

Rd.11 ハンガリーGP後に取材

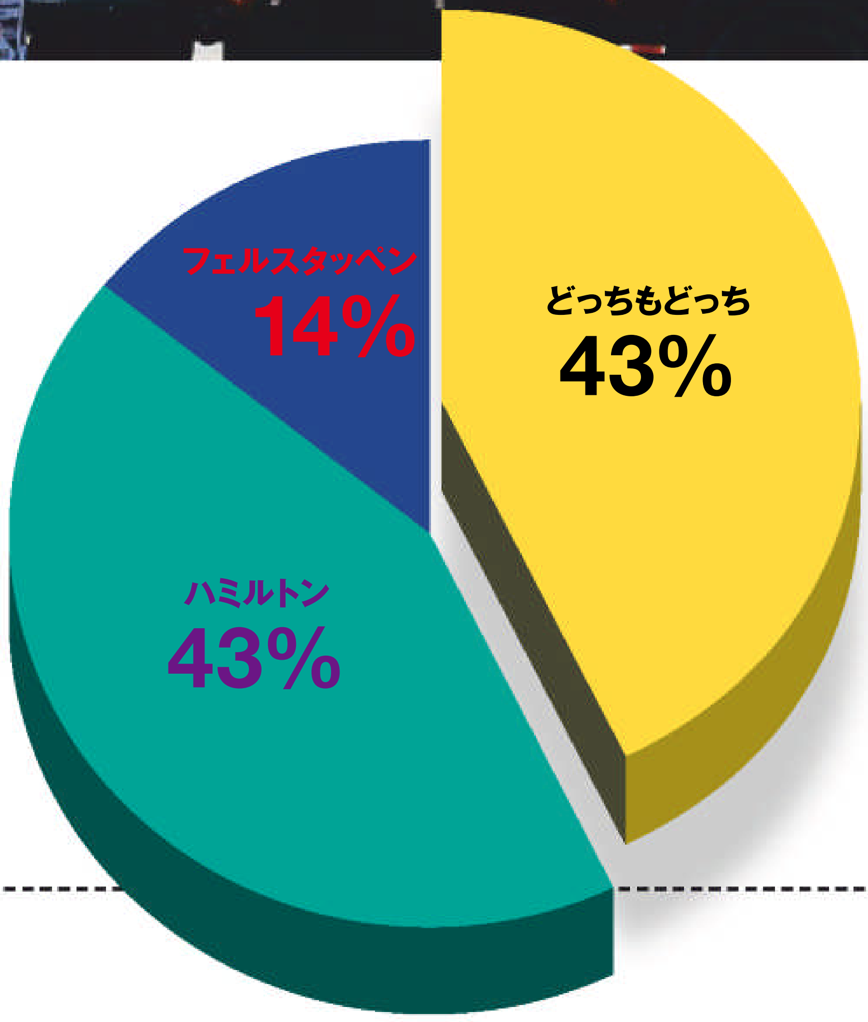
フェルスタッペンには勢いがある。走りにオーラがある。ハミルトンは、完全に守りに入ってるよね。フェルスタッペンはイケイケでレースやってるもん。あれは強い。真の“レーサー”っていうのかな、天才が努力しちゃってる感じ。あれは、相手が誰だろうがガンガンいく、昔のハミルトンみたいだよね。そのうち、「フェルスタッペン以外が勝ってくれないかな」って、みんな言うようになるんじゃないかな。

シルバーストンの接触 悪いのはどっち？



Sutton

第10戦イギリスGP、1周目のターン9でフェルスタッペンとハミルトンが接触
フェルスタッペンのマシンは大破し、10秒ストップのペナルティを受けた
ハミルトンが優勝した。フェルスタッペン車の損害は約2億円とも言われ
母国GPの勝利に歓喜したハミルトンには非難の声が集中
国内レース関係者に聞いた見解の一部を記す



見解 どっちもどっち

とっさの判断で動くのは難しい

「レーシングドライバーの立場からすると、50％50％じゃないですかね。ハミルトンはヤバイと思って引いたんだけど、ちょっとアンダー出し気味で間に合わなかった。フェルスタッペンはもうけっこう切り込んじゃってる。あとタイヤ１本ぶんか２本ぶんあけて、四脱（四輪脱輪）してでもアウト側を走っていれば、あのクラッシュはなかったかもしれない。でも、あそこにいくまでに、フェルスタッペンはけっこういやらしいラインを通ってつぶしていた。あれを見ていて、たぶんハミルトンとしてはあそこで抜かないと前には出られないというのがあったと思うんですよね。だから、ハミルトンは珍しくあんな無理をしたんだろうなと。フェルスタッペンとしても、ここで抜かれたら取り返せないというのも、たぶんあったと思う。でも、それも結果論。あれだけのバトルをしていたら、とっさの判断で動くのはなかなか難しい状況だったと思いますよ」

見解 どっちもどっち

お互いにもうちょっと引ければ……

「シルバーストンの旧１コーナー、あそこのスピードは速いからね。フェルスタッペンは少し無理していっちゃったかなと思うし、ハミルトンももうちょっと引いてもよかったと思う。まわりから見れば、イン側にいたハミルトンが悪いとなるけど、お互いもうちょっと引けばいいんだから。どっちが悪いというのは、五分五分かな」

見解 どっちもどっち

300km/hの世界で 一車身あけるなんて無理

「僕は完全にレーシングアクシデントだと思いますね。アウト・イン・アウトのラインを取らないといけないコーナーで、入口の手前からルイスはすでにイン側に寄っていて、マックスは１車身あけておかないといけない。でも、クリップのときにはあけていたからルイスが悪いみたいになっていますよね。あのコーナーは鈴鹿の130Rよりちょっとキツイ、125Rみたいなコーナー。300km/hで走っていて、クルマ１台ぶんあけてあげるとか、ラインを１回しか変えちゃダメとか、言ってしまえば無理なんですよ。走っていて、そのときの感覚で突っ込んでいくのがレーサー。あれはもうどっちも悪いというか、どっちもどっちって感じ。ルイスには10秒のペナルティストップが出て、『それでは足りない』と言われているけど、僕は10秒で足りていると思いますよ」

見解 フェルスタッペン

ハミルトンのノーズが入っていた

「あのコーナーはF3なら余裕で全開、F2は予選では全開ですけど決勝はアクセル抜きますね。たぶん、F1は全開かな？　いずれにしても、F1だと２台並んで入っていくところではないですよ。あの接触はすごく微妙なところですけど、強いて言うなら、ノーズを入れたハミルトンが勝ちになるのかなという気はしますね」

見解 ハミルトン

セナ・プロみたいなぶつけあいにはならない

「FIAはハミルトンが悪いという判断でしたから、それは正しいんだと思う。だけど、その手前のコーナーでハミルトンが前に出そうになったとき、フェルスタッペンは『どけどけ！』という走りだった。あの行為はけっこう前からあって、ハミルトンはそこまで引いていたけど、あのときは引かなかった。だから当たってしまった。結果として51Gの衝撃でフェルスタッペンのクルマが大破したから大騒ぎになったけど、ハミルトンだってリスクを背負っていて、当たりたくはなかったはずですよね。そこでハミルトンが優勝して、フェルスタッペンが病院に運ばれているときに喜んだことを非難されてもいますけど、母国サーキットで観衆が盛り上がったら、それにドライバーが応えるのは当たり前のことだと思います。また、今年のフェルスタッペンとハミルトンの戦いを見て、『セナ・プロみたいになる』とも言われてますけど、僕はそうならないと思う。（アイルトン）セナと（アラン）プロストは同じチームだったから、相手をつぶしてでもっていう感情が起きていた。でも、フェルスタッペンとハミルトンは違うチーム、違うクルマ。勝つか負けるかの感情に与える影響は小さいと思う。だって、言い訳があるから。だから、セナ・プロみたいなぶつけあいっていうのはないと思いますよ」

見解 ハミルトン

ハミルトンの 焦りを感じた

「ほとんど全開で曲がっていくコーナーでインに飛び込んでいくのは、ハミルトンの焦りを感じたね。鈴鹿の130Rでインから飛び込んだって抜けるわけないんだから。しかもスタートして１周目、昔のハミルトンだったらそんなことはしない。次にどう料理するかって考えたはずだけど、このままいかれちゃうっていう焦りがあったんだと思うよ」

見解 ハミルトン

正々堂々勝負しろ

「ハミルトンはフェルスタッペンをいかせたくなかったんでしょ。フェルスタッペンが入ってきてるの見えてるのに、そこで寄せるか？　って。正々堂々、一車身あけて勝負しろよって感じだよね」

見たくなる戦いをしてくれている

MAX VERSTAPPEN

HONDA


●Nakajima Racing 総監督
中嶋 悟
1987-1991 F1

Rd.13 オランダGP後に取材

「そりゃフェルスタッペンでしょ」と、個人的にも期待しております。彼とは直接会ったことはないですけど、彼の親父（ヨス・フェルスタッペン）とは一緒にやったこともあるし、やっぱりフェルスタッペンという名前が自分のなかにあるから。近いところでいうとザントフォールト（オランダ）のレースを見ても、あれだけ応援されているし盛り上がっているよね。そういう意味でも、彼にチャンピオンになってほしいなと思っています。

シルバーストンでのふたりのクラッシュは、昔をちょっと思い出した。我々の時代はよくあったけど、いまは厳しい規則のなかで、「ここは来ないだろう」「いっちゃいけない」っていう安心感から起きたところもありそうな気がしたよね。こういうことはないほうがいいけど、最終戦あたりになると……それぐらい激しい争いだから。F1はここ数年見てなかったけど、角田（裕毅）くんがいることもあって、今年は時間が許す限り見るようにしているんですけど、本当に面白い。見たくなる戦いをしてくれていて、いいんじゃないですかね。

明らかに安定感がある


TOYOTA

●Driver
小林可夢偉
2009-2012、2014 F1

LEWIS HAMILTON

Rd.13 オランダGP後に取材

僕はメルセデスに賭けます。正直言うと、メルセデスはなんだかんだ今年勝つための何かを持っているような気がしてて。それと、マックスに比べるとルイスが明らかに安定している。マックスが速いのは分かるけど、ポイントの獲り方を見ていると、うまくいくときはハマっても波があるなと。

たぶん、残りのレースを考えても、王道で言ったらマックスになるんでしょうね。でも、逆に言えば、ストーリーとしてメルセデスがちょっと上げてきた。マックスが危うい状況になったら、ついついオーバードライブして、大きいポイントを失うリスクがありそう。そうなったらルイスの思うつぼやなと。いまのレッドブルはクルマも良くてイケるからノリノリやけども、ルイスはそのなかでもブレーキバランスを戻すのを忘れたとき（アゼルバイジャン）以外、とりあえずはポイントを獲ってきてますからね。

オランダでの完璧なレースを見て

MAX VERSTAPPEN

HONDA


●Driver
牧野任祐
2018 FIA F2
フィーチャーレース 日本人初優勝

Rd.13 オランダGP後に取材

ハンガリーでマックスがクラッシュしちゃったりとか、そこまで見ていると「今年もやっぱりハミルトンがチャンピオンを獲るのかなぁ」と思っていました。でも、ザントフォールト（オランダ）を見て、あそこまで完璧なレースができるんだなと。レッドブル１台に対してメルセデス２台で戦略を分けてあそこまでやって、というのを見たら、今年はマックスがこのままチャンピオン獲るのかなと、いまは思っています。でも、分からないですよね。この数戦で僕の予想も変わっているから、これからまた変わるかもしれない。それくらい、今年のF1は面白いですよ。

若いから勢いがある

MAX VERSTAPPEN

TOYOTA

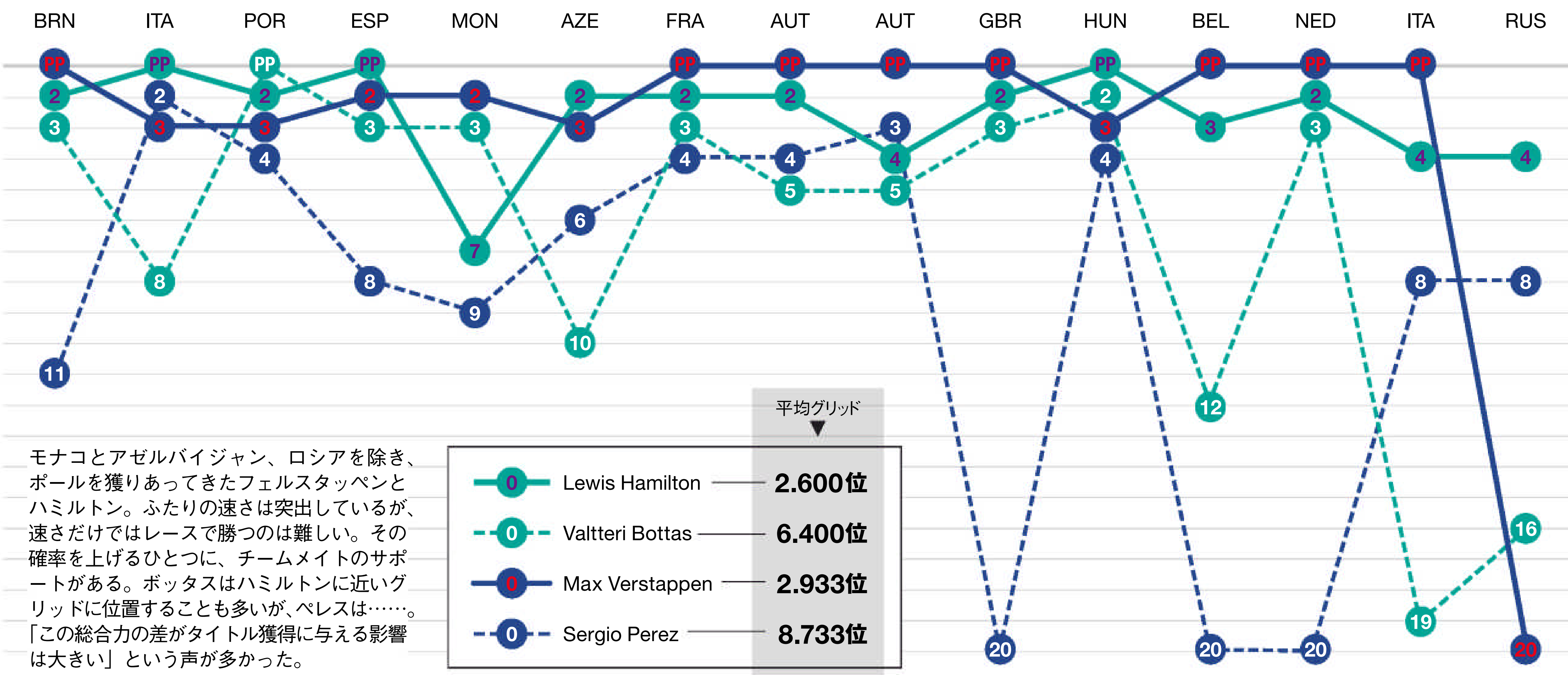

●TGR TEAM ENEOS ROOKIE 監督
高木虎之介
1998-1999 F1

Rd.13 オランダGP後に取材

いまトヨタのチームにいて言うのはあれだけど（笑）、フェルスタッペンでしょ。速いし、若いから勢いがあって、いっちゃうんじゃないかな。トラブルがなければね。ハミルトンやメルセデスのように、チャンピオン経験があるというのは強みのひとつだけど、だからこそホンダの最後でもあるしがんばってほしい。ずっとメルセデスが勝ち続けているのも面白くなくなっちゃうからね。今年は（エステバン）オコンも勝っているし、下位チームが勝つこともチャンピオン争いに影響してくると思うよ。

崩れない、1対2の構図

レッドブル×メルセデス　スターティンググリッド



モナコとアゼルバイジャン、ロシアを除き、ポールを獲りあってきたフェルスタッペンとハミルトン。ふたりの速さは突出しているが、速さだけではレースで勝つのは難しい。その確率を上げるひとつに、チームメイトのサポートがある。ボッタスはハミルトンに近いグリッドに位置することも多いが、ペレスは……。「この総合力の差がタイトル獲得に与える影響は大きい」という声が多かった。

髪の毛1本ほどの差しかない



GTA

●GOODSMILE RACING & TeamUKYO 監督

片山右京

1992-1997 F1

Rd.14 イタリアGP 予選レース後に取材

予想するのは難しいけど、勢いがあるフェルスタッペンかな。ハミルトンもあれだけの記録を作った大チャンピオンだし、これからもしつこくいくと思うけど、ホンダのラストイヤーというのもあって、全体的な勢いがフェルスタッペンにある。シャシーもエンジンも互角のなかで、フェルスタッペンの勢いと速さが、髪の毛１本ほど上回っている感じ。

総合力的に見れば、（バルテリ）ボッタスも含めた２対１状態だけど、ボッタスが力にならないときもある。モンツァ（イタリア）みたいにふたりがそろってめちゃくちゃ速いと手がつけられないけど、予選レースではハミルトンが外したりというのもあった。戦略的にふたりで動けるかというと、そんな単純じゃないからね。１対１の勝負になったら、いい争いになる。もう、分からない。どちらか大きなミスをしたほうが負けるんじゃないかな。



auto sport

●Nakajima Racing タイヤマネージャー

浜島裕英

2012-2014 スクーデリア・フェラーリ タイヤ開発

Rd.13 オランダGP後に取材

最初の数戦はフェルスタッペンにアドバンテージがあったように見えましたけど、シルバーストンぐらいから拮抗していて、ギリギリでハミルトンですかね。メルセデスは今年開発しないとは言ったものの、結局なんかやっていて最後は帳尻を合わせるのではないかと、最近ひしひしと感じます。ハミルトンも去年に比べて心の余裕は少ないだろうけど、最近はちょっと落ち着いてきている感じもありますからね。

それに（バルテリ）ボッタスの移籍とかいろいろあるけど、１（フェルスタッペン）対２（ハミルトン／ボッタス）という戦いの構図は崩れていない。オランダでは、とくにセクター１でフェルスタッペンが速かったから、スタートしてあっという間に差をつけたけど、そうじゃない展開も当然ある。そのときに（セルジオ）ペレスがもうちょっと近くにいてくれないとツライよね。マイケル（ミハエル・シューマッハー）だって圧勝したとはいえ、ルーベンス（バリチェロ）がそばにいたでしょ。だからこその成績。

そのオランダでは、ハラハラしながらフェルスタッペンを応援しつつも、ボッタスにむちゃくちゃなことをしてでもハミルトンにファステストラップの１点を取らせるとか、あのような冷酷さは最後に効いてくる。やっぱりチャンピオンを何度も獲ったチームですよ。もちろん、レッドブルもチャンピオンチームだけど、もうだいぶ過去の話。そこで孤軍奮闘して立ち向かうのはすごい大変。フェルスタッペンが獲ったら、本当に素晴らしいことだと思いますよ。

ルイスというより、メルセデスを崩せるか



NISSAN

●Driver

松下信治

2016-2017 マクラーレン・ホンダ 開発ドライバー

Rd.14 イタリアGP 予選後に取材

個人的にはマックスに獲ってほしいです。ずっとルイスじゃつまらないし、新しいチャンピオンが誕生したら絶対ニュースになって、「お、新時代！」ってなると思うので。でも、モンツァの予選とか見ると、メルセデスはやっぱりストレートが速い。ロシアとかアメリカもメルセデスが速そうだなぁ。

ルイスというよりは、メルセデスを崩せるかどうかだと思うんですよね。ルイスはミスしないと思うし、オランダでは明らかに戦闘力で負けていたけど、なんとか食らいついていた。ドライバーのレベル、チームの総合力というパッケージで見ると、ルイスのほうが有利なんじゃないかな。結構懸念なのがセルジオ（ペレス）。（バルテリ）ボッタスは邪魔してくるじゃないですか。そういうのがチームの総合力だと思うし、いまのところメルセデスのほうがそういうところで勝っている。でも、ピンの速さではマックスで、ちょっと入り乱れてるなぁって。今年のF1は面白いですよね。

追いつめられているのはレッドブル

LEWIS HAMILTON


TOYOTA

●Driver
中嶋一貴
2007-2009 F1

Rd.14 イタリアGP
予選レース後に取材

正直、難しい質問だと思います。予想は立てづらいんですけど、どちらかに賭けろと言われたらハミルトンかな。僕は賭けに強いほうじゃないし、ギャンブルが外れることを願ってはいますけどね（笑）。
ハミルトンを選んだのは、チームとしての総合力という部分。現状、（セルジオ）ペレスがあまりうまくいっていない。モンツァの予選でアシストしたりはありましたけど、（バルテリ）ボッタスのほうがよりアシストしやすい状況にいて、メルセデスはそれを思いっきり使ってくる傾向にある。
レッドブル、ホンダ、フェルスタッペンという組み合わせでタイトルを獲ったことがないのも懸念材料のひとつですね。今年ホンダが最後で、どうしても獲りたいレッドブルと、いままで当たり前のように獲ってきているメルセデスの心持ちの違いというか、ラクなのはメルセデスのほうだろうなと思います。メルセデスとしては、“ライバルが近い”ところにいるのでいままでとは違うプレッシャーもあると思いますけど、これまでやってきたことを淡々と進めればいい。追いつめられた状態にあるのはレッドブルなのかなと。ただ、その気持ちの強さが良い方向に行く場合ももちろんあると思うので、僕はそれに期待しています。去年までなら間違いなく即答で「メルセデス」だったけど、今年は予想がつかない。それがいいことですよね。

国内レース関係者13名に聞きました 忖度なし
今季のチャンピオンはどっち？

結果は……
フェルスタッペン 8票
ハミルトン 5票 でした。

僕の夢だから――

MAX VERSTAPPEN

●TEAM IMPUL 代表
星野一義
1976-1977 F1 日本GP

GTA


Rd.14 イタリアGP
予選レース後に取材

どっちが好きか嫌いかじゃなく、僕個人としたら日本のメーカーに勝ってほしい。いや、勝つ！　だね。最高の技術で作られたホンダエンジンが今年で最後。来年も（ホンダが）ノウハウを伝えて、レッドブルでやってくれることをすごく期待している。日本の企業でそれができるのはホンダさんだけだから、それをやってもらわないと僕の夢が壊れる。
僕が中学２年生のときから、２万回転まわるとか、ホンダのエンジンは別世界だった。それを途中で足踏みしてほしくない。予算がない、時代が違う、なんてのは別。その夢を壊してほしくない。僕が憧れていたメーカーだから。そういう夢がなかったら、僕はこの世界に入っていない。夢を与えてくれてありがとうって言いたいね。ホンダに憧れて僕は東大（東京大学）に行かずに、こっちの世界に入っちゃったんだから（笑）。
フェルスタッペンは勢いがある。でも、勢いがあるときこそ、気をつけてほしいね。僕もオートバイのころから50何年乗ってきたけど、勢いがあるときが一番怖い。それぐらい乗れちゃうから。いまの彼の勢いは別次元。だから、そのとき気をつけないと。気をつけていると速く走れないんだけど、そこはフェルスタッペンが自分をコントロールするセンサーを身につけなくちゃ。そこだけは頼む！　って言いたいね。

あのしつこさは強い

LEWIS HAMILTON

NISMO


●ニッサン／ニスモ アンバサダー
柿元邦彦

Rd.11 ハンガリーGP後に取材

山本（雅史MD）さんをよく知っているし、ホンダさんにしても最後だし、世のモータースポーツ人気が沸き立つというか、いろんな付随する効果もあって心情的にはフェルスタッペンという気持ちはあるんだけど、そうしたことで忖度するのは僕らしくないから。可能性で言うと、ハミルトンですね。
来年から大幅にクルマが変わるから、「それに集中して」というメルセデスが最初ちょっと油断しましたよね。去年の最終戦でレッドブルが強さを見せて、“予感”はあったと思う。そしてその強さを維持していた。ハミルトンとフェルスタッペンが飛び抜けたドライバーなのは認めます。でも、じゃあハミルトンがウイリアムズに行って勝てるかというとそうじゃない。やっぱり、シャシーとエンジンの速さというのが勝負を決めるのは明らかで、今年の前半でメルセデスがダメだったのは、それがあった。そのなかで、ハミルトンはしつこくしのいでいた。シルバーストンくらいから、メルセデスはアップデートしてきましたよね。やれば速くなるわけですよ。それでクルマ的には対等くらいまできた。アゼルバイジャンではハミルトンがミスしたけど、それ以外は最後尾まで落ちるようなモチベーションのなかでも挽回して前に来る。あのしつこさは強いですよ。
去年、ジョージ・ラッセルがハミルトンの代役として乗ったとき、トップを走っていたけどピットのミスで遅れちゃいましたよね。だけど、ハミルトンが乗っていれば、あのピットのミスは起きなかったと思っています。なぜかというと、ピットに入る前には無線交信しますよね。ピットアウトに対する状況だとかを話しているはずで、事実、ハミルトンはピットアウトのミスがほとんどない。ボッタスのときはよく起きる。ハミルトンには、そういう総合力があると思うんですよ。その力って、フェルスタッペンよりも一日の長があるかなと。クルマの性能が対等となれば、そのぶんハミルトンがしのぎきるんじゃないかなという気がしますね。心情的にはね、フェルスタッペン！　ホンダ！って言いたいんだけど、僕らしくないから（笑）。

F1技術規則があまりにも厳し過ぎる、という意見をよく聞く。そのためエンジニアは持てる知識や技術力を充分に活かすことができず、結果としてF1カーはどれも外見が似通ってきただけでなく、メカニズムや性能まで均質化してしまった、とも言われている。エンジニアがやりたい放題に革新技術や最先端素材を使えた時代も過去にはあったが、いまではルールでがんじがらめに縛られそうした自由が著しく制限されているのはまぎれもない事実だろう。だが今季これまでの展開を観察した限りでは、熾烈な一騎打ちを演じる2台のスタイルや個性の違いが、それを操るそれぞれのドライバーと同じくらい際立っていることに驚かされる。

真逆のアプローチ

別次元の2強対決を繰り広げているのは、言わずと知れたメルセデスとレッドブル。そもそもデザインフィロソフィーからして別物なので、走りが違ってくるのは当然かもしれない。メルセデスW12（W11）とレッドブルRB16Bは、どちらも2020年シーズンに向けデザインされたものだが、折からのパンデミックで翌21年に〝エマージェンシー・ルール〟が発令されたため、これに適合すべくマイナーチェンジが施されている。よってどちらも、当初のコンセプトがそのまま踏襲されたモデルだ、という点にまずはご留意いただこう。

肝心のデザイン哲学の違いだが、これはもはや周知の事実と言っても過言



RedBull Honda × Mercedes テクニカルレビュー

際立つキャラ

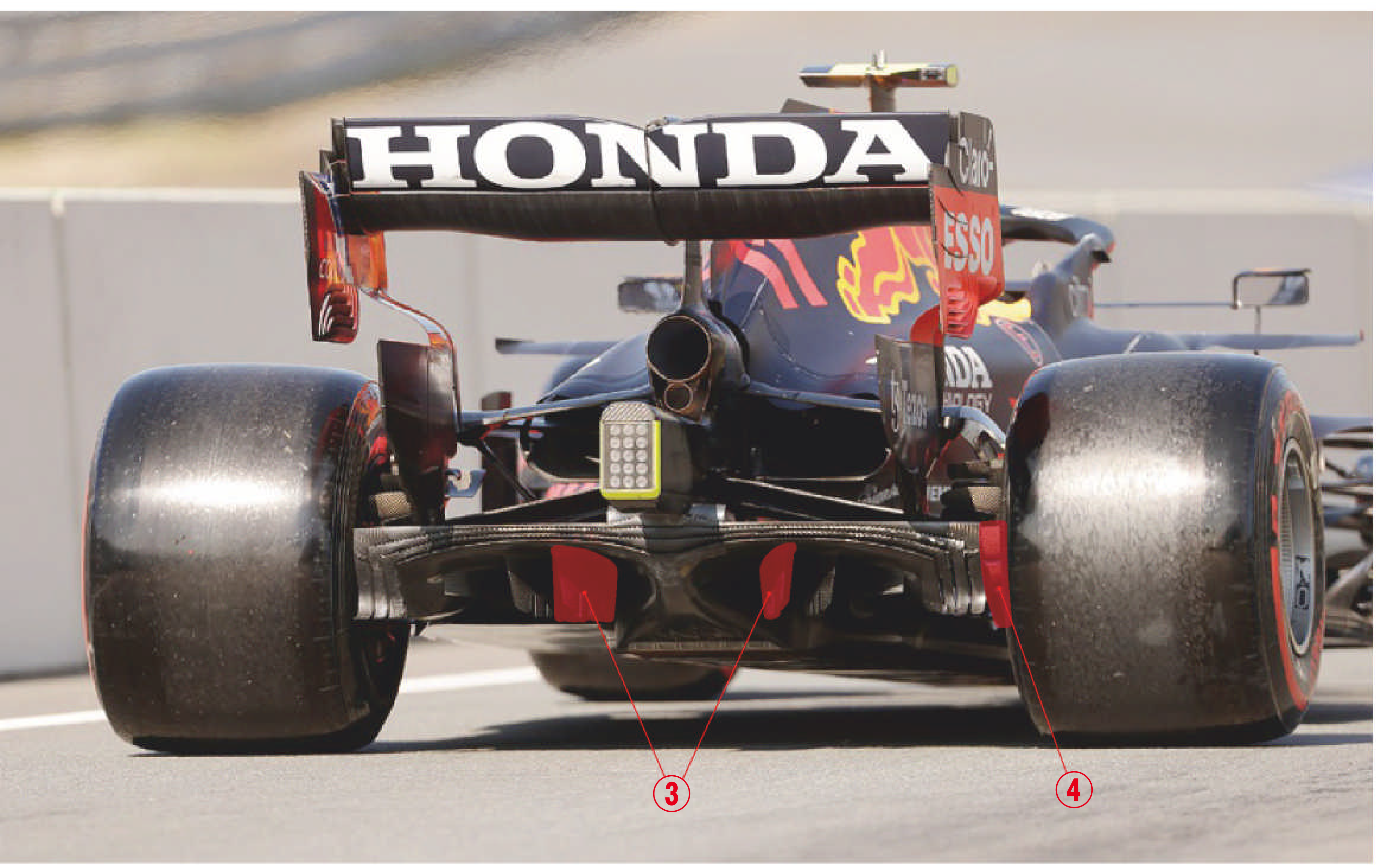
2020年モデルからマイナーチェンジが施された今季車両
あらためてレッドブル・ホンダとメルセデスのコンセプトを比較すると
相違は車体哲学に集約されており、それが勝敗を分ける一因と言えそうだ

Text : サム・コリンズ（Sam Collins） Translation : 見田豊（Yutaka Mita）
Illustrations : クレイグ・スカボロー（Craig Scarborough）
Photo : XPB Images

ではない。エイドリアン・ニューウェイとレッドブルは、一貫してショートホイールベース／ハイレーキコンセプトを採用し続けている。RB16Bを真横から眺めると、車体後部の車高がライバルに比べ一段と高いことが分かるはずだ。一方ジェームズ・アリソンとメルセデスは、引き続きロングホイールベース／ローレーキの組み合わせを採用。14年からの7連覇に貢献した手法なので、簡単に手放すつもりはないし、その必要も感じないといったところか。ちなみに自動車で"レーキ"と言う場合、車体前後のライドハイトの高低差と定義され、前述のとおりレッドブルのリヤがメルセデスのそれよりかなり高く、双方の設計思想の違いを区別することができる。

FIAが発表した21年の緊急ルールの骨子は、フロアの後ろ半分の面積を減らし、さらにディフューザーのストレーキを縮小するというものだった。どんなコンセプトを採用してるかによらず、ダウンフォースの発生を抑えることを目的に作られたルールだ。しかし、レッドブルに代表されるハイレーキのクルマは比較的その影響を受けにくく、メルセデスのようにホイールベースが長くなるほどロスも大きくなるということが判明した。その差があまりにも激しかったため、同じくロングホイールベースを採用するアストンマーティンなどは、特定のデザインコンセプトに過重ハンディを課す不公平な規則だとして、FIAを訴えると態度を硬化させたほどである。





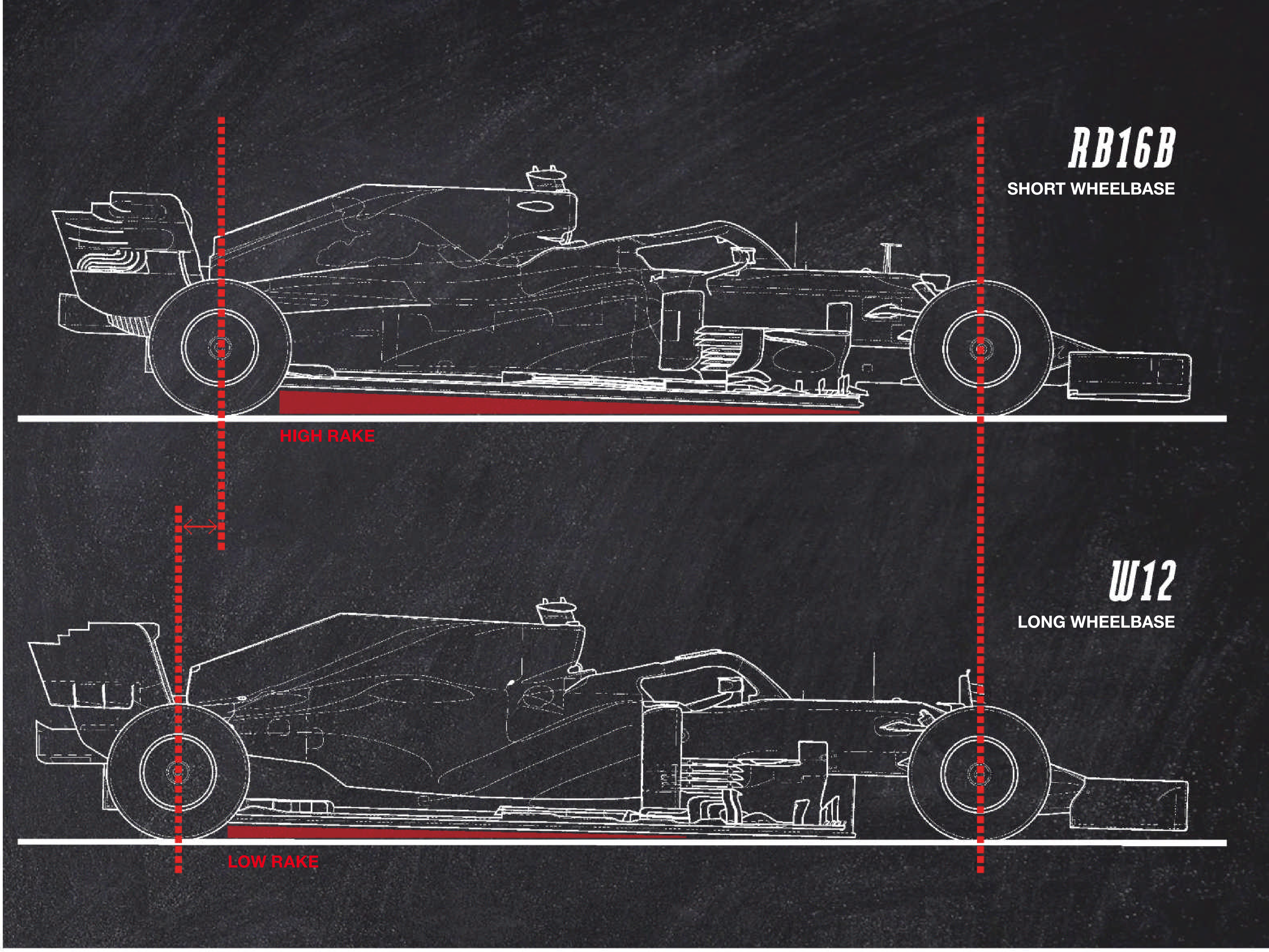
2021年
"エマージェンシー・ルール"

① バージボード周辺のフロアにスロット（穴）を設けることはNG

② リヤタイヤ前方のフロア面積（三角形の部分）を縮小

③ ディフューザー内のセンターラインに一番近いストレーキ（切り欠き）の高さ制限

④ リヤブレーキダクトに設けられたウイングレットの縮小
これらが本文で触れられている"エマージェンシー・ルール"。これにより今季のアップデートはリヤ＆フロア周辺に集中している。



その理由を探っていくと、レッドブルとメルセデスのあいだで繰り広げられてきた技術競争の、もっとも奥深いところにある対立構図が見えてくる。レッドブルが採用するハイレーキ方式は、単位面積当たりのダウンフォース発生量がローレーキのそれよりも多いのが特徴。フロアの前端部を低く後端部を高くし、そこで生じる空気圧の差で流速を稼ごうという発想なので、当然の理屈と言える。一方ローレーキのクルマは、同じ量のダウンフォースを得るためにはより大きなフロア面積を必要とする。だからこそメルセデスのホイールベースは、レッドブルよりも長くせざるを得ないのだ。

ハイレーキ方式は、より少ない面積でより多くのダウンフォースを生む代償として、どうしても空気抵抗が大きくなりがちである。一方ロングホイールベース／ローレーキは、同じ量のダウンフォースをより少ない空気抵抗で得ることが可能だ。それぞれ一長一短があってどちらが優れているとは言えないものの、一般的にはハイレーキのほうが低速コーナー向きで、逆にローレーキは高速コーナーが得意と考えられている。

オールラウンダーのレッドブル

対照的な車体コンセプトを採用するこの2チームは、前後のウイングデザインでも大きく異なったアプローチをとる。20年シーズンはともにいわゆる"フレキシブルウイング"を採用していたが、明らかにメルセデスが効率的に優れていた。噂では、レッドブルがFIAに苦情を訴え、それを表沙汰にすることなく内々に禁止措置が取られた、とも言われている。ところが今年に入ってレッドブルが一段とフレキシブルなウイングを持ち込み、今度はメルセデスが抗議してまたもや禁止措置に発展した。それでいてメルセデスは、超フレキシブルなフロントウイングをちゃっかり使い続けている（じつはフェラーリも採用している模様）というのだから、もし真実なら茶番と言うほかはない。

メルセデスのリヤウイングは見るからに巨大で、クリスチャン・ホーナーが"倉庫扉コンセプト"と皮肉ったほど。しかし逆に考えると、空気抵抗の少ないローレーキ／ロングホイールベースだからこそ可能な手法だとも言える。メルセデスがこの巨大ウイングからより多くのダウンフォースを得ていることはまぎれもない事実であり、コーナーで速い代わりにトップスピードは頭打ちという状況もこれで説明がつく。レッドブルはもうこれ以上ダウンフォースを増やすわけにはいかず、そのためウイングは小型にならざるを得ない。結果としてレッドブルは、ほぼすべてのトラックでダントツの最高速を誇っているのだ。

以上のことから、リヤウイングをチョイスする場合にメルセデスのほうがレッドブルよりはるかに敏感、という状況も容易に説明がつく。バクーでバルテリ・ボッタスがルイス・ハミルトンより大きなウイングを装着したのは、リヤをより安定させたいと考えたから。しかしそのせいでスイートスポット

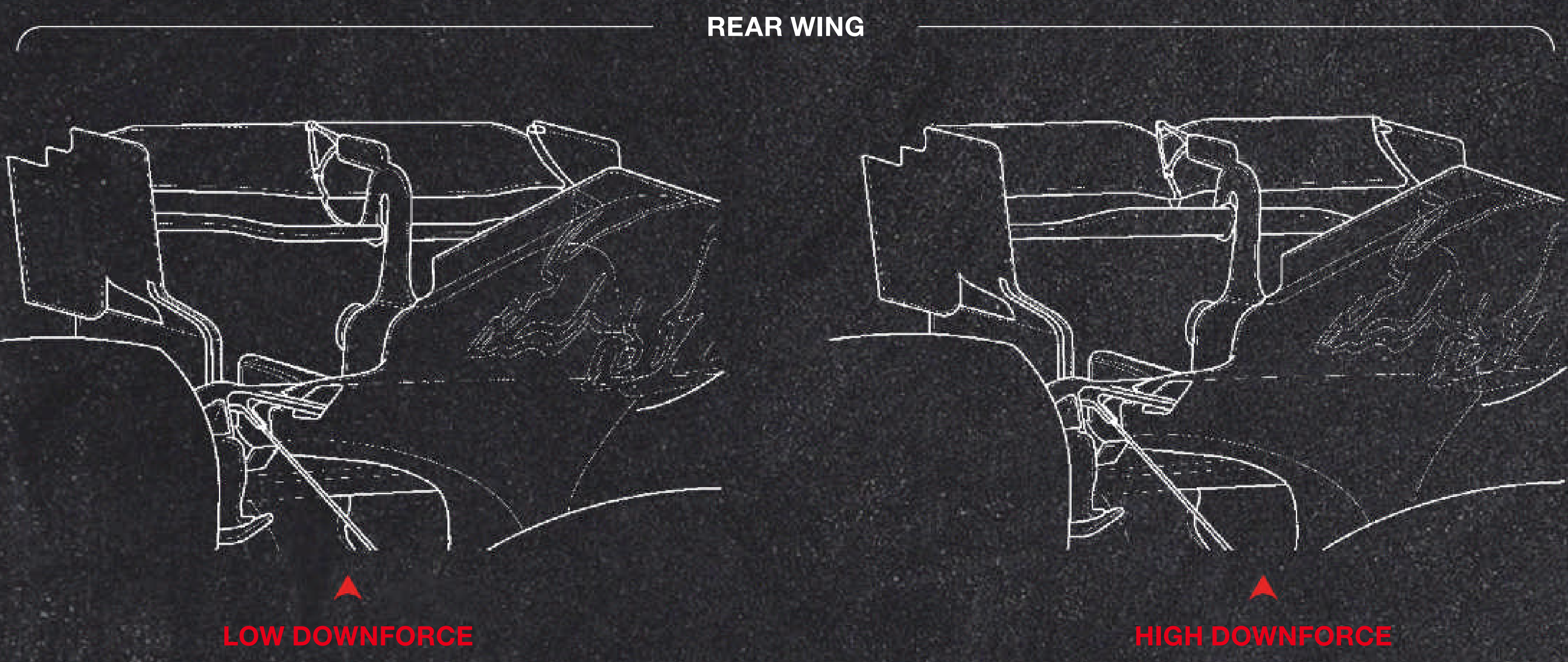
ダウンフォース低減を目的とした規則により影響をより多く受けたのはメルセデス

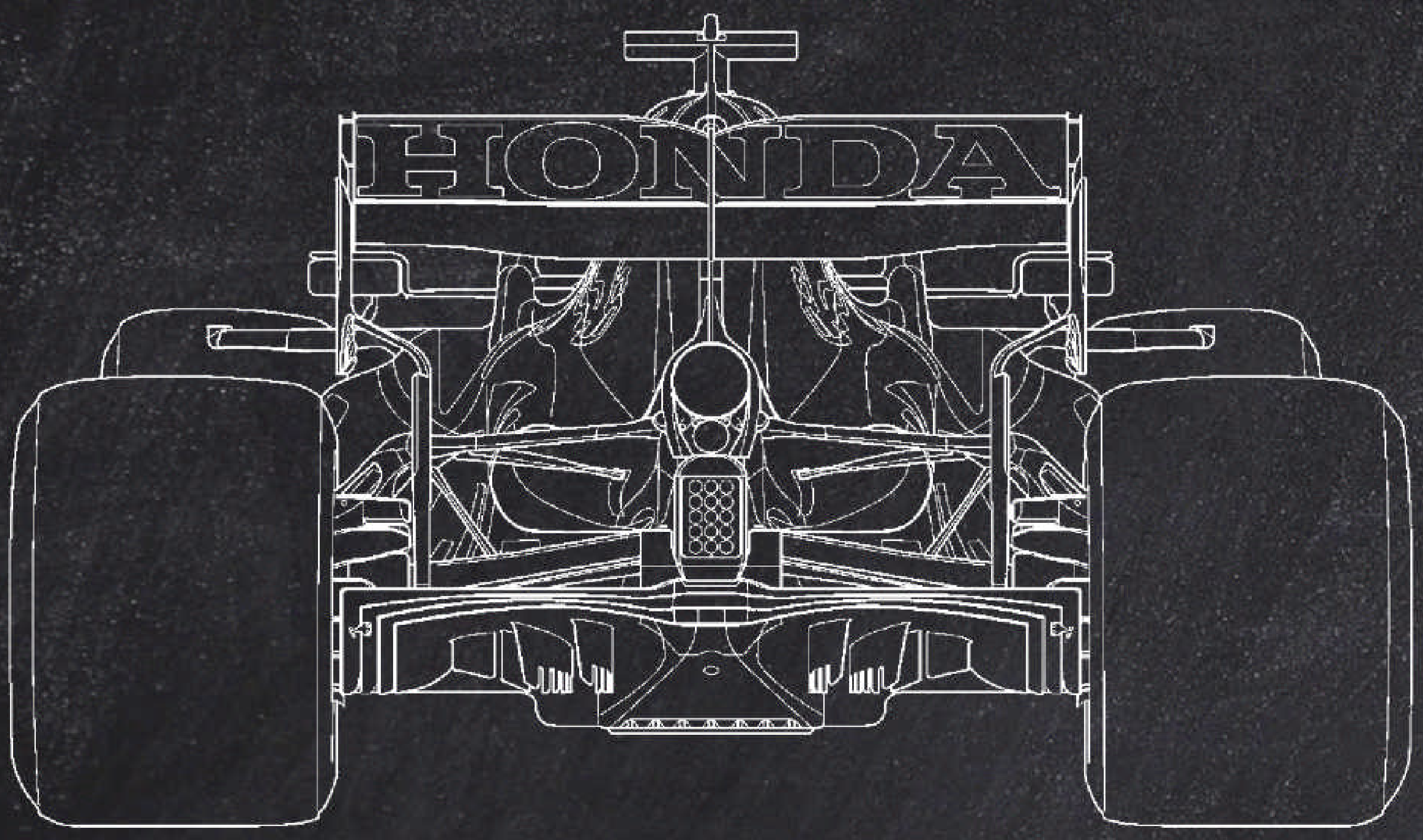
――つまりマシン性能のもっともオイシイ部分を外してしまい、結果的にラップタイムが伸び悩んだ。一方ハミルトンは、安定を欠いたぶんだけ運転に苦労したものの、はるかに速いペースで走ることができた。

　レッドブルはどうかというと、ほとんど毎回のようにウイング形状やアングルを変えながらも、スイートスポットを外すというメルセデスの二の舞は演じずに済んでいる。つまりウイングの変化に対してより寛容だということであり、それは取りも直さずトラックを選ばないクルマに仕上がっている証しとも言えるのだ。

似かようパワーユニット

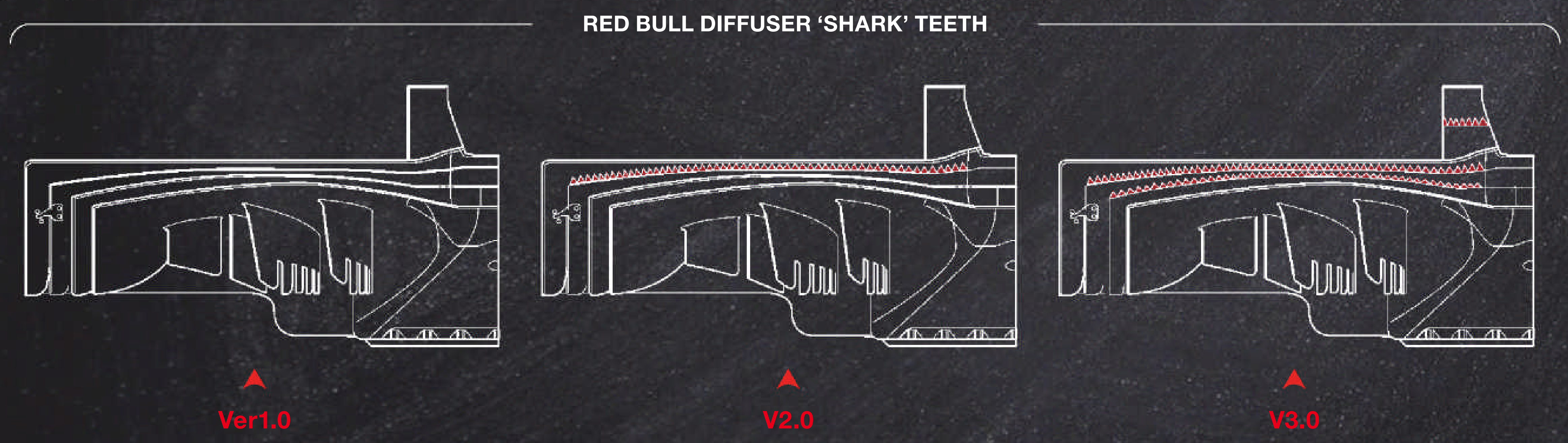
　では、もうひとつのキモであるパワーユニット（PU）に目を向けると、メルセデスとレッドブルはコンセプトにおいてほとんど同じということが分かっている。現状F1で用いられるすべてのPUは、排気量1・6ℓV型6気筒配列を採用した内燃エンジンと、これ以上はないほど厳格に規制されたハイブリッドシステムの組み合わせにより成り立っている。開発プロセスがほとんど足踏み状態を呈するなかで、





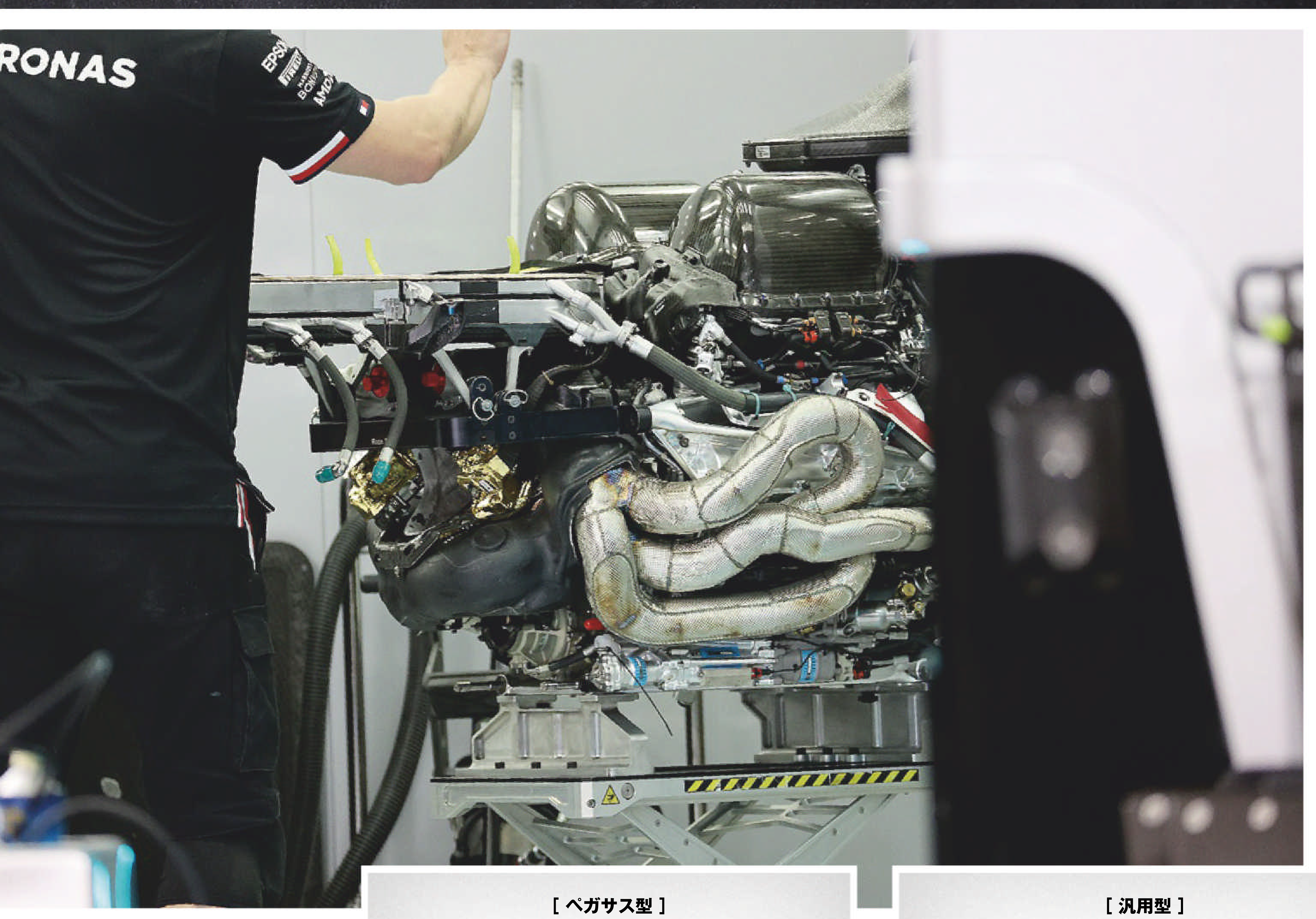
RB16B

レッドブルが長年こだわり続けるハイレーキの車体コンセプトは、リヤまわりの変化に対して寛容な傾向にある。そのためレッドブルは多様な形状のディフューザーやリヤウイングを投入してきている。一方のメルセデスは“変化に敏感な”マシンではあるが、ハミルトンのドライビング技術がその弱点を補っているといえるだろう。

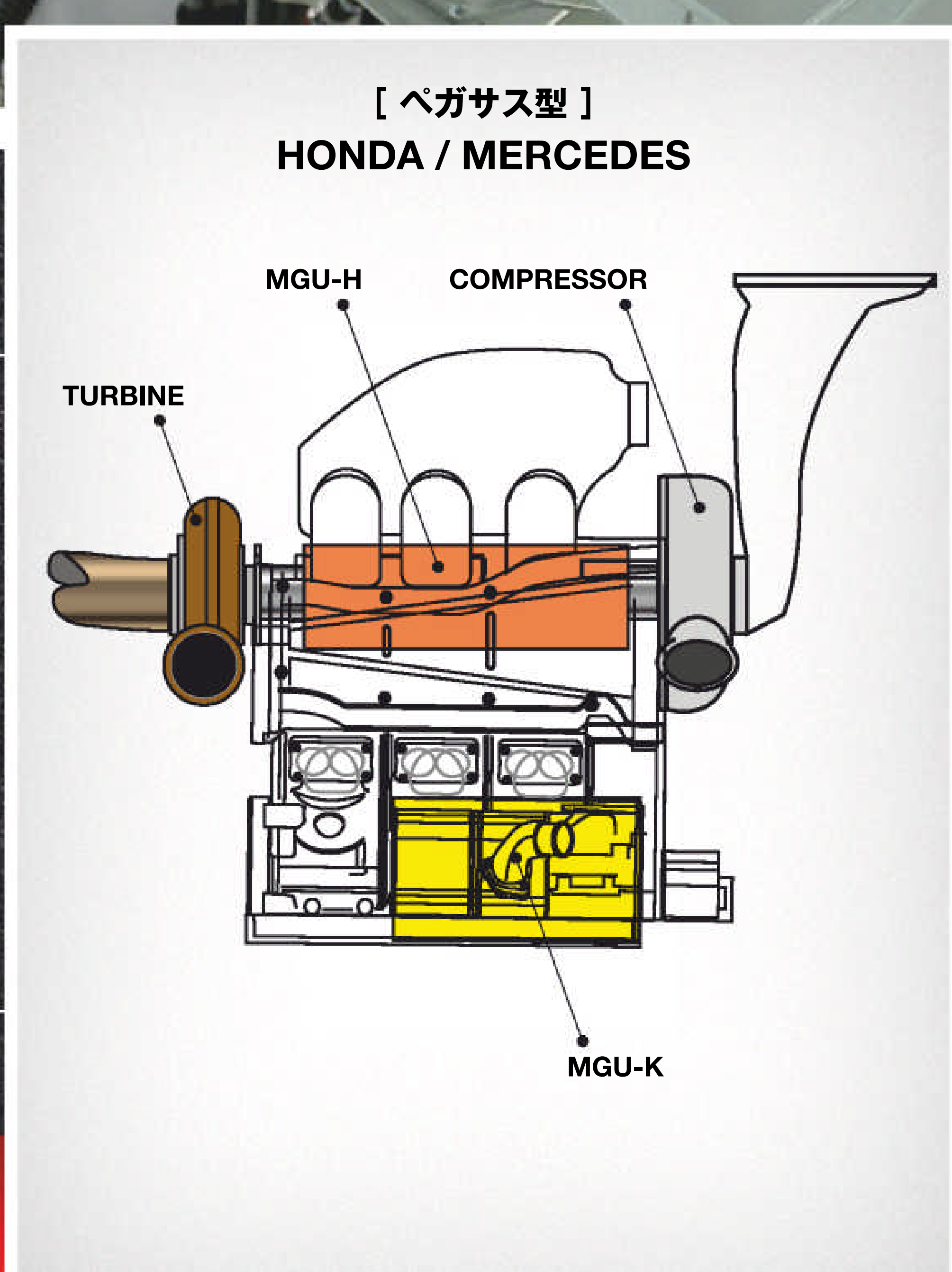


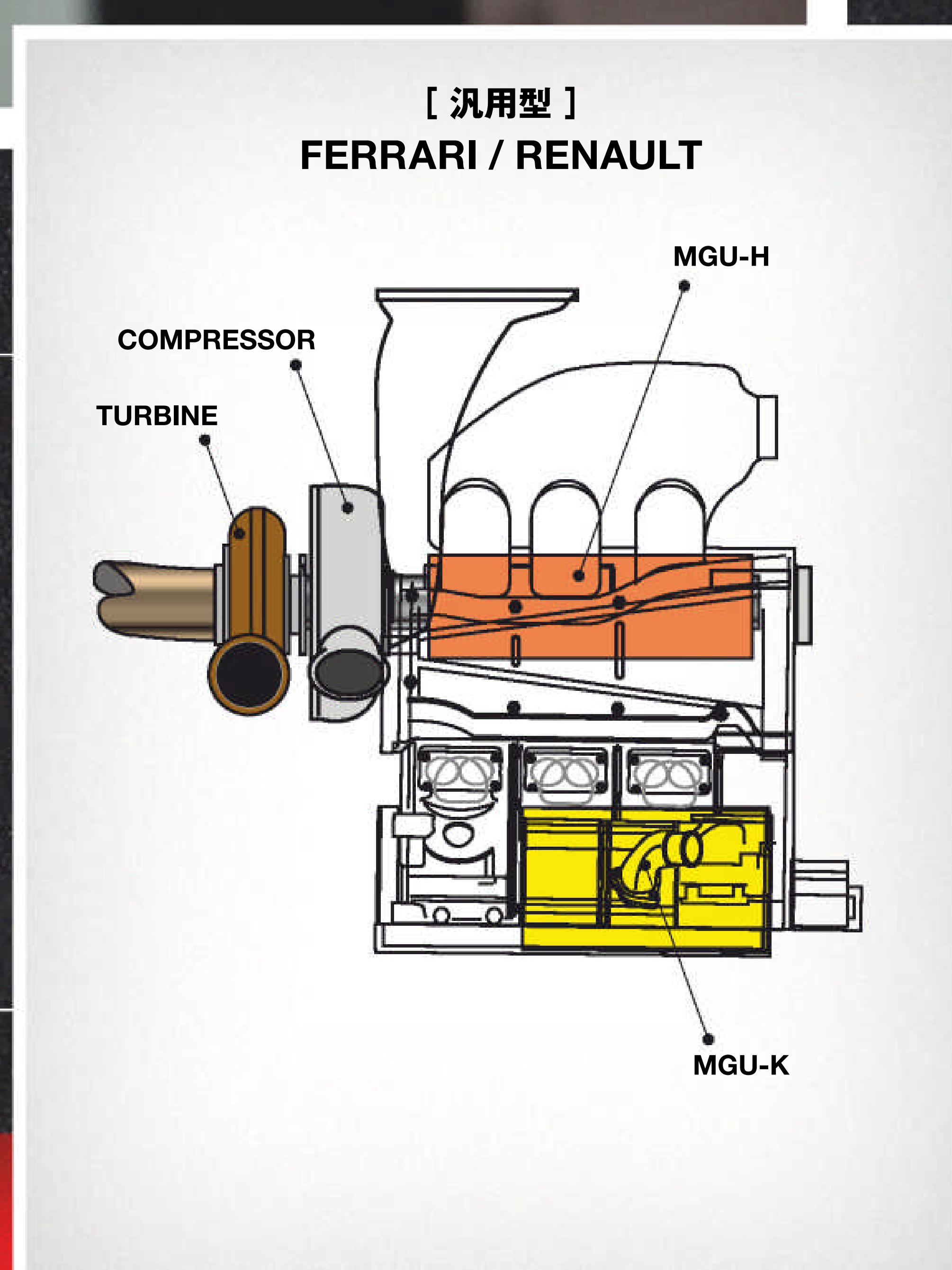
細部のデザインを競うよりほかに道がなくなり、いまでは大きく分けてふたとおりに絞られている。ひとつは、ルノーやフェラーリが採用する、ちまたで"汎用レイアウト"と呼ばれるやり方。V6エンジンブロックの後端にターボユニットを丸ごと配置するのが特徴だ。メルセデスに続いてホンダが選んだもうひとつの手法は、かなり過激なレイアウトを採った結果、より効率に優れると専らの評判である。"ペガサス"の呼称が用いられたりもするこのレイアウトは、その名のとおりロールスロイスが開発した空軍機用エンジンに倣ったもの。簡単に説明すると、ターボシステムを高温になる部分（タービンユニット）とそうでない部分（コンプレッサーユニット）のふたつに分割し、前者をエンジンブロック後方に、後者をブロックの前部に配置、この中間に据えられたMGU-HがV字ブロックの中央に渡された1本の共用シャフトでつながるという仕組みだ。

　高熱を発するタービン部分をほかのそれほど温度が高くないコンポーネントから遠ざける、というのがこのアイデアのキモで、メカニズムは複雑になるものの、それを補って余りあるほどのアドバンテージが得られるという。メルセデスは14年から一貫してこのレイアウトを採用しており、1年遅れてこれに追随したホンダは、マクラーレンのシャシーに足を引っ張られ、当初は思うような成果を上げられずにいた。メルセデスのPUが依然ベストと言われてはいるが、ホンダの進化も目覚ましいものがあり、いまでは評価を二分



PUは同タイプ（ペガサス型）を採用する。タービンとコンプレッサーを離して配置する画期的なデザインが奏功しメルセデスは7連覇を成し遂げてきた。このデザインに追随する格好となったホンダPUだが、車体特性との相乗効果で本家をしのぐことができるか。





するまでになっている。いずれにせよ、用いているデザイン手法が同じとあって、差があったとしてもほんのわずかなもの。トップレベルの性能が拮抗するPUは、内部がいわばブラックボックス化しており、シャシーほど双方の長所短所が顕在化しない傾向にあるようだ。

これはあくまでも噂に過ぎないが、メルセデスはインタークーラーとプレナムチャンバーに何らかの秘策を施し、エンジンに取り入れる空気の温度を可能な限り低く保つことに成功したとのこと。かたやホンダも、最先端ソフトウェアを駆使した制御技術でアドバンテージを手にしているという。フランスGPで我々が目の当たりにしたように、進化のスピードではホンダに分があるものの、メルセデスも決して足踏みしているわけではない。今季どちらもPUの仕様変更を複数回行なっている模様だが、どこがどう変わったかは明らかにされていない。分かっているのは、信頼性向上のためのアップデートだということ。よってパフォーマン

高速コースかテクニカルコースか得意とするサーキットは明確に分かれる



スの上乗せがあったとしても、信頼性が上がったそのおまけ程度に考えておくのが良さそうだ。

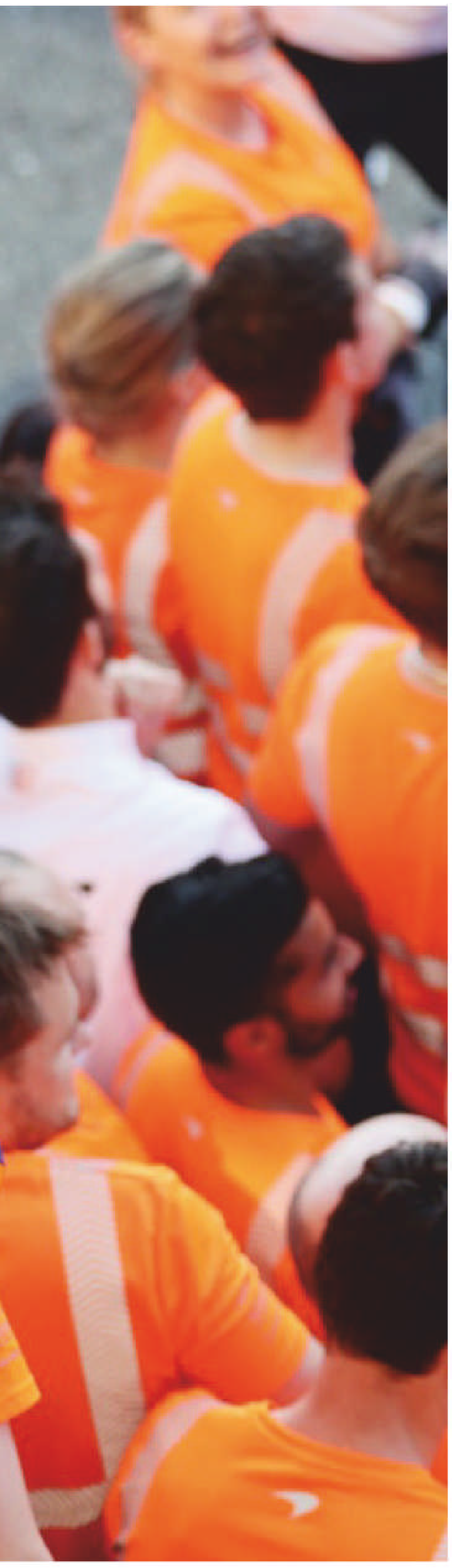
サーキット特性との相性に注目

実際にトラックに足を運べばもちろんのこと、テレビ観戦でも注意深く耳を傾けていれば察知可能な違いがある。それは個々のPUが発するサウンドだ。メルセデスはスムーズかつクリーンなエンジンノートが印象的で、のべつパンパン、ガチャガチャと暴力的なまでにさわがしいホンダとは明らかに一線を画す。基本コンセプトは同じはずなのに、発するサウンドがここまで違うというのは、ある意味大きな謎であり驚きでもある。つまるところ、内部メカニズムはかなり異なった動きをしている、ということが想定される。

メルセデスとレッドブルの相違は、PUではサウンド以外に大きな差はなく、これを搭載するシャシーがそれぞれの個性を際立たせていると言えそうだ。得意とするトラックが明確に分かれ、メルセデスは高速コーナーが連続する、たとえばシルバーストンのようなトラックで本領を発揮する。レッドブルは対照的に、ショートコーナーの多いテクニカルコースに強く、ザントフォールトが格好のお手本だ。いよいよ佳境を迎える21年F1ワールドチャンピオンシップのゆくえは、シリーズ後半のホストサーキットがどのような性格かを念頭にフォローすべきだろう。いずれにしても最終戦までもつれこみそうな展開は、ファンにとってもうれしい限りである。

ビッグスマイルへのコースライン

自分のレースクラフトを問い続けた数年間




言葉に尽くし切れない思いを大切に包むように、トリコローレの紙吹雪がキラキラと輝いた。

2018年モナコGP以来の勝利。マクラーレンにとっては12年ブラジルGP以来9年続いた未勝利の記録に終止符を打つものだった。しかしダニエル・リカルドにとって意義があるのは、過ぎ去った時間の記録より、その時間をどう過ごしたか、どんな答えを見出したか、という事実だった。

「答えを見いだすのに苦労し、フラストレーションを抱え、落ち込むこともあった。思いどおりにならないことはこれまでも毎年経験してきたけど、今年はこれまでに以上に長く続いた。大切なのは事実を直視し、自分に対して正直であり続けることだったと思う。

そんな苦労があってこそ、今日のような日をいっそう素晴らしく感じることができる。でも同時に、そんな苦労によって、自分のなかにある質問にも答えを見いだすことができると思うんだ。どれだけ欲しているか、どれだけの意味があるのか——スポーツに対する愛情が覚めたように感じた後、はっきりと自覚する。自分がどれほどレースを愛し、どれほど望んでいるのか、という事実を。それがこの週末、僕にとって一番大きな出来事だった」

マクラーレンのマシンはモンツァに合っている。金曜日に走り始めて、その予想は確信に変わった。だからこそ、1000分の29秒差で3位に届かなかった予選の後には激しい怒りを抱え、結果、自分のなかに未知の何かが生まれるのを感じたと言う。

「近くにいた人たちは僕が〝憑かれた〟ようになっている様子を目にしたと思う。この週末には〝何か〟をつかめると感じていた。もうこれ以上、時間を費やすわけにはいかない、とも」

怒りの炎にも似たその感情が5番手スタートから3番手に上がったスプリント予選のスタート、2番手グリッドからトップに躍り出たレースのスタートを生んだ。ストレート速度の高いマクラーレンでは、ミスをしないかぎりコース上で抜かれる不安はなかった。

鍵となるのはピット作戦。マックス・フェルスタッペンのアンダーカットを警戒しつつ、ハードで後方から追い上げてくるバルテリ・ボッタスの前でコースに戻る、ピットインのタイミングを見いだすことだった。その〝スペース〟を創り出すうえで、リカルドのペースは完璧だった。

エンジニアとのシンプルな交信は、リカルドのレースクラフトに基づいている。さまざまな要素を消化したうえで、最終的に、自分が磨いてきたのは〝レースを読み取る力〟だと彼は言う。だからエンジニアからの必要最小限の情報に「コピー」とだけ答える。

思いのほか、苦労したマクラーレンでのシーズン前半だった。理由は、マシン特性にドライビングスタイルを合わせる必要があったこと。14年以来ルノーのパワーユニットで経験を積んできたリカルドにとって、初めてのメルセデスPUやBBWも違和感を生むものであっただろう。しかし夏休み以降のリカルドを見て感じるのは、彼自身が見いだした答えが、もっと広範な〝戦い方〟にあったこと——アグレッシブに攻めることでフィーリングは向上し、マシンはドライバーについてくる。

◆

12年、トロロッソで初めてのフルシーズンを戦ったリカルドは第4戦バー

Text：今宮雅子（Masako Imamiya/IRIS）　Photo：LAT



優勝後、リカルドはチームファクトリーを訪れ、自らトロフィーをセナが93年オーストラリアGPで獲得した優勝トロフィーの横に置いた。「赤ちゃんみたいに泣きだしちゃう前に退室するよ」と目をうるませた。

レーンGPの予選で6番手のタイムを記録。しかし強豪チームに囲まれたスタートで出遅れ、一気に16位まで転落し、挽回することもかなわなかった。失意のなかで1週間考え込んだ後も〝バーレーンの失敗〟は重くのしかかった。トンネルの出口を示したのは、夏休みだったと言った。

「けっして気持ちの良い学び方ではなかったけれど、あの経験は僕に多くを教えてくれた。本当に考えることができたのは夏休みに入り、サーキットから離れたときだった。自分は〝必要なだけ〟充分な〟リスクを冒していなかったと気づいた。思い切ってリスクを冒したときほど、うまくいっていたじゃないか、と」

12年のスパで、リカルドは今年と同じ言葉を口にした。「リフレッシュできた。マシンのフィールが楽しい」——。

レッドブルに昇格して初優勝を飾り、セバスチャン・ベッテルを上回った後、何に関してもアグレッシブなフェルスタッペンをチームメイトに迎えると、洗練されたドライビング、オーバーテイクの技に支えられたクリーンなレースが武器となった。しかし挑戦を決意しルノーに移籍してからは、チームを率いて軌道に載せることが大切で、自らの野生を解放する機会が減少した。マクラーレンに来てランド・ノリスの自由奔放な走りを目にしたとき、リカルドはきっと、これまで自分が歩んできた道に疑問を抱いたことだろう。12年とはレベルが違う。だからこそ、答えを見いだすにはなおさら、パドックから離れることが必要だった。外からの〝入力〟に対して驚くほど敏感なドライバーは、笑顔のまま、消化しきれない多くの課題を抱え込んでいた。

コロナ禍に見舞われて以来、ゼロ・

「思い切ってリスクを冒したときほど、うまくいっていたじゃないか」

コロナ政策を取る母国はいっそう遠くなってしまった。「パースで育っただけで僕は恵まれている」とまで言ったドライバーにとって、友達や家族も行き来が遮断された日々は過酷だ。カートを始めたとき「楽しむことだけを優先するんだよ」とアドバイスをくれた父、息子の成長を見守りながら怪我だけを心配していた母は、ともに南イタリアの出身。

「シャルル・ルクレールが2番手にいたときには、フェラーリの1台が表彰台でゴールすると思っていた。それはかなわなかったけど、少なくとも、今日は表彰台にイタリア系の、僕の名前があることを楽しんでほしい」

ティフォシにイタリア語で感謝を伝え、チームとともに1・2位ゴールを祝った後、少し迷った末、テレビ電話で真夜中のオーストラリアに連絡した。優しい家族は夜明け前の祝杯を挙げていたから、新鮮なままの喜びを共有することができた。

笑顔に隠されていても、ただ幸福だったパース時代への郷愁はいつもそこにある。幼いころ、一緒にビデオを見ながら父が熱心に語ってくれたアイルトン・セナはもうひとつの郷愁——自分のトロフィーがマクラーレンのファクトリーで同じキャビネットに収まることが、この勝利を〝非現実的〟にするディテールだと言った。サンパウロの質素なパドックや空気に感激していたリカルドを思い出すと、嘘じゃない。

勝ってなお、素直な憧れを隠さない。そんなドライバーは、F1をとても素敵なスポーツにしてくれる。

SAN-EI
CORPORATION

デビュー3戦目で見えた“水素カローラ”の進化度

給水素の時間は半分、性能はすでにガソリン並みに!

Text：平野隆治（Ryuji Hirano） Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

9月18〜19日に鈴鹿サーキットで開催されたスーパー耐久シリーズ第５戦に、水素エンジンを搭載したORC ROOKIE Corolla H2 conceptが参戦。デビュー戦となった今シーズン第３戦富士24時間から、毎戦さまざまなテーマを掲げてレースに臨んでいるが、３戦目となる今回は川崎重工などとともに、水素を『はこぶ』をコンセプトに挑んだ。

Corolla H2 conceptは、トヨタ・カローラスポーツのボディにGRヤリスのエンジンと駆動系を組み込み、燃料に水素を使用した画期的なレーシングカー。初めての実戦となった第３戦富士には井口卓人／佐々木雅弘／モリゾウ／松井孝允／石浦宏明／小林可夢偉のラインアップでエントリーし、水素エンジン以外の部分でトラブルが起きながらも、困難を乗りこえ完走を果たした。井口／佐々木／モリゾウ／松井の４人で臨んだ第４戦オートポリス５時間では、パワーアップを果たしつつ信頼性も向上。さらに“給水素”も富士での５分から３分に短縮した。また、カーボンニュートラルに向けた新たな取り組みとして、水素に関しては第３戦で使用した福島県浪江町のものに加え、大分県九重町で地熱発電を使って製造された大林組の水素、太陽光発電で製造されたトヨタ自動車九州の水素が持ち込まれ“地産地消のグリーン水素”でレースを戦った。

そして第５戦鈴鹿では、意志と情熱を持つ新たな仲間を迎えることになった。今回は、川崎重工業、岩谷産業、電源開発（J-POWER）の３社が連携して運ぶオーストラリア産の褐炭水素の供給が実現。さらに、バイオ燃料トラックや燃料電池（FC）小型トラックを使用することにより、日本国内で水素を運搬する際に発生するCO_2の削減を目指した。



鈴鹿での給水素の様子。現在は２台の水素ステーションに挟まれるかたちで両側から給水素を行なっている。

川崎重工は30年以上前にロケット燃料用水素貯蔵タンクを建造して以来、水素に関連する技術を磨いてきた。2016年には、岩谷産業やJ-POWERなどと技術研究組合『HySTRA』を設立し、採掘量が多く安価に取得できるオーストラリアの褐炭から経済的に水素を作り、日本に運ぶ取り組みを計画。21年度中には、川崎重工の水素関連技術と造船技術を組み合わせて建造した世界初の液化水素運搬船『すいそ ふろんてぃあ』でオーストラリアから日本に水素を運ぶ実証を行なう。この実証は、『はこぶ』だけではなく、水素を液体にして『ためる』チャレンジでもあるという。また、20年代半ばには一度に１万トンの水素を運搬できる大型の液化水素運搬船を建造し、30年には本格的な商用サプライチェーンとして22万5000トンの水素を海外から運ぶ予定だ。

今回のレースでは、このオーストラリアからコマーシャル・ジャパン・パートナーシップ・テクノロジーズ（CJPT）が取り組むFC小型トラックで運ばれた褐炭水素と、福島県浪江町のFH2Rで製造され、バイオ燃料トラックで運ばれたグリーン水素をレースで使用した。

「我々のORC ROOKIE Corolla H2 conceptは３回目の挑戦となります。水素エンジンでの参戦はカーボンニュートラル時代における、選択肢を広げることに尽きます。１戦目は『つかう』側のトライアルで、２戦目のオートポリスは『つくる』というトライアルだったのではないでしょうか。今回は『はこぶ』と『つくる』の挑戦で、川崎重工業さんがオーストラリアの褐炭水素を日本まで運んでくるという、選択肢を広げるものです」とモリゾウことトヨタ自動車豊田章男社長は、９月18日に鈴鹿で行なわれた記者会見で語った。

もちろん「つかう」にあたっても改良が加えられている。Corolla H2 conceptは、給水素にあたり、これまで車両片側からのみ行なっていた給水素を、車両の両サイドからにすることで、充填時間をさらに短縮。富士での５分、オートポリスでの３分から、鈴鹿では２分に短縮された。

車両としては、タイヤサイズの拡大によりラップタイムが向上。さらにエンジンのパワーアップにも取り組んだほか、駆動系も改良を加えた。16日からスタートした特別スポーツ走行から４人のドライバーがステアリングを握っているが、開発現場で新たにコネクティッドシステムを導入し、高精度のデータを大量に収集することが可能になったという。

「満身創痍で走りきった富士から、大きな性能の進化を実現できています。開発は非常に順調で、エンジン性能は量産で販売しているGRヤリスと同じエンジンをベースとしていますが、富士での出力はGRヤリスに対して10%減、回転数とトルクの問題もありましたが、今回の鈴鹿では、ガソリンでのGRヤリスでの性能と同じものを実現しました」とGRカンパニーの佐藤恒治プレジデント。

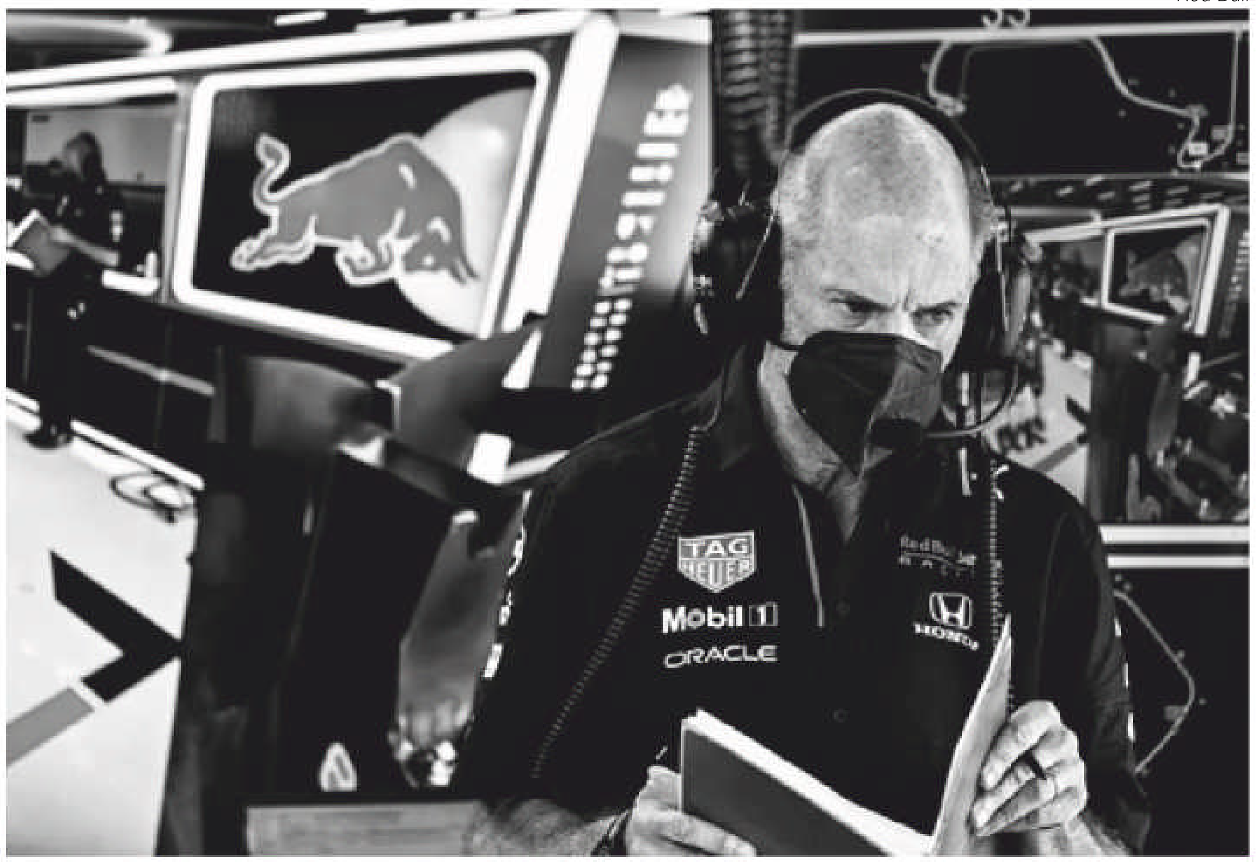
「また、給水素も富士では一度のチャージで４分30秒ほどでしたが、今回は給水素システムも変更し、約半分の時間で実現しました。レースをやっているので、給水素を短くしたい気持ちもありましたが、この参戦は社会実証実験だと思っています。複数の水素充填が同時に行なわれたときに、全体の流速や圧力などをどうするのかなど、リアルな水素社会をイメージしたときの課題、どういったスピードで行なえばいいかなど、普及に向けたさまざまなパロメーターを検証しています。テレメトリーに関しても特別に許可をいただき採用していますが、将来の車両のコネクティッドシステムに寄与する新しい発見がないかと挑戦しています。これについては、今日、明日に明確なゴールがあるものではありませんが、意志を持った新しい挑戦だと考えています」

木曜の特別スポーツ走行からトラブルもなくST-4クラスに迫るタイムを記録するなど、ドラスティックな進化を遂げてきているCorolla H2 concept。モータースポーツのフィールドからの開発加速、そして仲間づくりは、今後も続いていくことになりそうだ。

浮上狙うアストンマーティンは組織改革中

ニューウェイ引き抜きの噂をレッドブル側が完全否定

Text : F1i ／ autosport web


Red Bull

上：空力の鬼才と称されるニューウェイは2006年からレッドブルに所属。同チームは今季第14戦イタリアGP終了時点でコンストラクターズランキング2位。下：ウィットマーシュは10月1日付で「アストンマーティンのF1活動を包括し、グループの技術力と知的財産の開発、応用、市場投入を行なう」新組織のトップに就任する。


LAT

レッドブルのチーム代表を務めるクリスチャン・ホーナーは、同チームのチーフテクニカルオフィサーであるエイドリアン・ニューウェイがアストンマーティンに引き抜かれる可能性があるという噂を打ち消した。

ニューウェイは、ウイリアムズ、マクラーレン、レッドブルでタイトル獲得に貢献。F1史上もっとも成功したデザイナーのひとりとして広く知られている。レッドブルには2006年に加入。チームは10年から13年までダブルタイトル獲得した。一時、アストンマーティンとレッドブル・アドバンスト・テクロノジーズが共同開発したアストンマーティン・ヴァルキリーのプロジェクトに注力していたニューウェイだったが、20年には再びレッドブルでのF1活動に集中するようになった。

一方のアストンマーティンはローレンス・ストロールの指揮のもと、トップチームになることを目指してスタッフの拡充を進めており、ライバルチームからの人員の引き抜きも積極的に行なっている。そんななか、F1活動を包括するアストンマーティン・パフォーマンス・テクノロジーズのグループCEOとして、かつてマクラーレンに所属したマーティン・ウィットマーシュを迎えることを発表している。

ホーナーは、イタリアのスポーツ新聞『Gazzetta dello Sport』のインタビューにおいて、「アストンマーティンがニューウェイ獲得を狙っているという噂がありますが」と聞かれると、ニューウェイとは契約を延長したとコメント。

「彼は我々と働くことに満足しており、契約延長もした。彼はレッドブルで16年を過ごしている。我々の仕事へのアプローチを非常に気に入っており、モチベーションもいままで同様極めて高い」

レッドブル代表が契約についてあらためて説明

アルボンに“2023年RB復帰”の可能性アリ

Text : F1i ／ autosport web　Translation : AKARAG

レッドブルのチーム代表クリスチャン・ホーナーが、来季ウイリアムズに加入するアレクサンダー・アルボンとの契約を説明。レッドブルが2023年の選択権を有することを明かした。

レッドブルは、今季のリザーブドライバーを務めるアルボンとウイリアムズの契約が発表された際、レッドブルは彼を放出するものの、将来の選択権を含む関係を維持すると述べた。具体的な状況について、ホーナーは次のように説明した。

「アレックスはレッドブルとのつながりを維持する。23年に彼に働いてもらう必要ができた場合には、我々にはその選択権があるという意味だ。いずれにしても、彼とは事実上、来年末で契約が終了することになっていた。つまり、基本的にそのプロセスを早めたうえで、彼に関する将来の選択権を確保したことになる」

一方、ウイリアムズにパワーユニット（PU）を供給するメルセデスの代表トト・ウォルフは、アルボンの加入を警戒。アルボンには来年独自のPU関連部門を立ち上げるレッドブルとつながりがあることを考慮したウォルフは、レッドブル、ウイリアムズとの話し合いによって、自社のPUの知的財産権を保護するためにアルボンの契約に特別な条項を入れることにした。

「重要だったのは、他のPUマニュファクチャラー所属のドライバーが加入する場合、厳格で明確な知的財産権秘密保持条項を設けることだ」とウォルフは説明。「その件については常にウイリアムズとは素晴らしい調和を保っていた。彼らは我々の立場と、守るべき点を正確に理解している」

アルボンは来年ウイリアムズでF1での足場を再び固めたいと願っているが、将来レッドブルへ復帰する可能性を否定してはいない。

「レッドブルに戻る可能性がないと考えるのだとしたら、それはおかしいと思う。いまはそれほど長期的なことは考えていないけれどね。現時点では、自分の最優先事項に集中すべきだ。それはもちろん（レッドブルが）タイトルを獲ることだよ。来年になったら、ウイリアムズのことだけを考えて、マシン開発に当たり、良い年にして、自分も成長できるように努力する。将来について考えると、たくさんの夢がある。でもいま感じていることは、短期的な目標に集中し、自分にできる最高の仕事をしなければならないということだ」


Red Bull

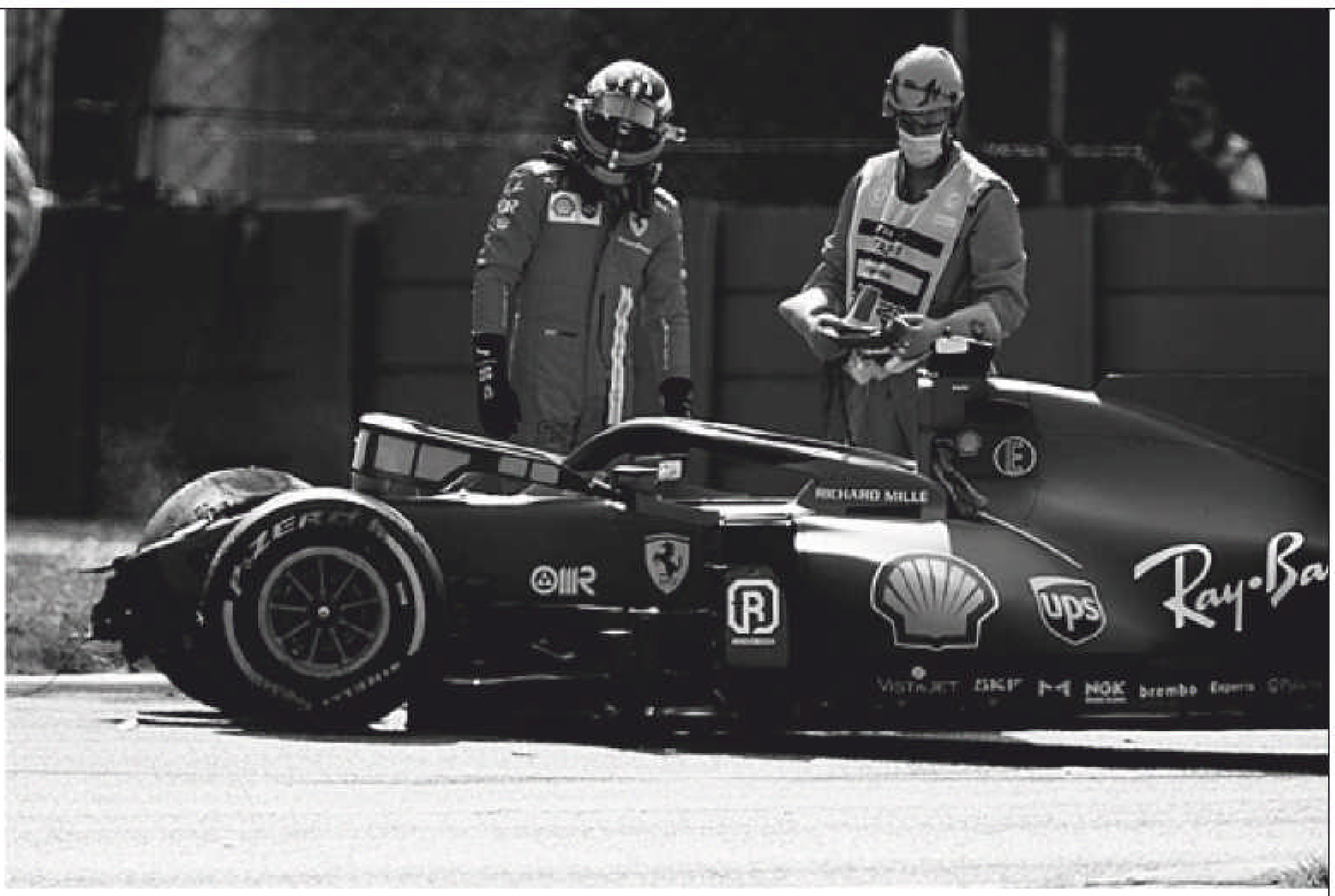
アルボンによると、自身の契約に盛り込まれた知的財産権秘密保持条項は「いまも進行中の問題」であるという。



Red Bull

アルボンは今季、F1のリザーブドライバーを務める傍らDTMにも参戦。アルファタウリカラーのフェラーリをドライブしている。

Photo：LAT／Red Bull



幸いにも、サインツには件のアクシデントによる怪我はなかった。同ドライバーはその後のセッションに出走しており、最終的には決勝レースで６位入賞を果たしている。

クラッシュでサインツの身体が大きく倒れ込む

シートベルトの安全性をFIA&フェラーリが調査へ

Text：F1i／autosport web　Translation：AKARAG

今季第14戦イタリアGPで、フェラーリのカルロス・サインツがクラッシュした際、シートベルトが伸びて身体が前に傾く場面があった。FIAはこれについて、安全性の面で調査を行なう予定だと明らかにした。

サインツは土曜日のFP2において、アスカリ・シケインでスピン。バリアにほぼ正面から衝突した。オンボード映像では、身体が前方に倒れる様が確認された。そのときにヘルメットがステアリングに接触したかどうかは不明だが、衝撃による身体の動きが通常より大きかったため、フェラーリとFIAの双方がこれについて独立した調査をすることになった。

FIAのレースディレクターを務めるマイケル・マシは、前方からインパクトを受けた際にシートベルトがわずかに伸びることは想定外のことではなく、そのことが人体が衝撃に耐える役に立つとコメント。しかしさらなる安全性向上のため、調査する必要があると考えている。

「ベルトは伸びるように作られていると思う。そこに人間の身体がある場合、余裕を持たせなければならない。常に完全に縛りつけるということはできない。多少の余裕があるべきだからだ。大きなインシデントや今回のように重大な事故が起きた際には、ベルトの伸びを見て、そこから何が分かるか検討することになる。ベルトを改善できるかどうかは、これから見ていく」

その一方、首が前方に大きく倒れることを防ぐために設計されたHANSデバイスが破損したのではないかという推測もあったが、サインツ自身がそれを否定している。

「衝撃が非常に大きかったので、頭が大きく前方へ引っ張られ、ベルトも一緒に少し伸びた。でもHANSはそんなことはなかった」

マシは、事故を系統的に調査することはF1の安全性向上のための重要な要素だとしている。

「私はすべての安全性能をポジティブに受け止めている。我々の持つ安全性がこれまで改善されてきたことを心強く思う。カルロスのフリー走行２回目での事故は大きなものには見えないが、実際にはかなり深刻な衝撃を受けていた。（F1においては）HALO、装置、マシンの設計などすべての面において、全体の安全性を改善するために絶え間ない進化がなされている」

アンドレッティのF1参戦の噂にマリオが言及

「秘密でも何でもない、マイケルは非常に意欲的」

Text：F1i／autosport web　Translation：AKARAG / Yasuo Miyake

元F1世界王者のマリオ・アンドレッティが、将来F1のグリッドにアンドレッティの名が復活するところを見られたらうれしいと語った。

イタリア生まれのアメリカ人であるマリオは、1968年から82年までの現役時代にF1で通算128レースに出走。息子のマイケルもマクラーレンから計13戦に参戦した。マイケルはその後、アンドレッティ・オートスポートを経営して大成功を収めている。しかし、先月になってアンドレッティのF1参入という噂が飛び交い、ハースかアルファロメオの買収がもっとも可能性が高い手段として挙げられている。

そんななか現在81歳のマリオは、インディカーやフォーミュラE、IMSAウェザーテック・スポーツカー選手権などといったカテゴリーに加えて、マイケルがF1チームを運営するという夢をつかむところを見たいと語っている。マリオは『RacingNews365.com』の独占取材に応じると「これは秘密でも何でもない。マイケルは非常に意欲的だ」と述べ、以下のように続けた。

「彼はモーターレース全体に関心を持っている。これまで彼が関わってきたすべてのカテゴリーを見ればいい。それが彼の仕事なのだ。いま彼はその頂点に立つF1への参入を考えている。その努力が実を結ぶのならば本当にうれしい。さまざまな憶測が飛び交っているようだが、火のないところに煙は立たぬ、ということだ」

マリオは参入計画についてそれ以上踏みこまなかったものの、マイケルが「その件で作業を行なっているのは間違いない」と認めた。

「彼は少なくとも２、３年前からこの話を検討しており、現在の関心事項と言える。しかし、いつどのように実現するのかを明かすのは彼が判断することだ」

一方、マイケルは以前『RACER』誌に「適切なチャンスが見えたら全力で実現させるが、いまはまだその段階ではない」と語っている。またアンドレッティ・オートスポートの広報担当者は「F1参入はマイケルとチームにとって長く関心事項だった」と『The Race』に話した。

「我々は、何年もかけて多くの選択肢を検討してきた。しかし、現時点で新たに報告できることはない。アンドレッティの名をF1に復活させる適切な機会が訪れたら、我々は全力で取り組むだろう。しかし、いまのところそうした話はない。引き続き７つのカテゴリーでの競技に力を注ぐ。我々はレースそのものに情熱を持っている。そして絶対に不可能とは言わない」

なお、候補とされる２チームのうち、ハースはロシア人実業家のドミトリー・マゼピンによる買収を熟慮中とみられる。一方のアルファロメオについては、モンツァで『Sky Italia』が「彼らは夏のあいだに提案を行なったものの、オーナーからの返答がノーだった」と伝えるなど、アンドレッティからの打診を断ったと報じられている。



アンドレッティ・オートスポートはオーストラリアン・スーパーカーやエクストリームEにも参戦するなど、世界規模で活動中。

「ポルシェモータースポーツを未来へと導くのに適した人物」

“電動畑”出身者がポルシェの競技部門トップに就任

Text：sportscar DIS　Photo：Porsche

ポルシェは９月15日、ポルシェモータースポーツのバイス・プレジデントを務めるフリッツ・エンツィンガーが９月末でその役割から退き、後任に同社のエレクトリック・レーシング・パワートレーン・ディレクターのトーマス・ローデンバッハが就くと発表した。

65歳のエンツィンガーは2011年にポルシェに加わり、LMP1ワークス時代にはWECならびに３度ル・マン24時間を制すなど、数々の成功を収めた。

「過去10年間に大きな成功を収めたエンツィンガーには、感謝してもしきれない。彼はポルシェモータースポーツのひとつの時代を作り上げ、我々を素晴らしい栄光とタイトルに導いてくれた」と語ったのは、ポルシェAGの研究開発理事会メンバーであるマイケル・シュタイナー。

「モータースポーツは、ポルシェの企業戦略において非常に特別な役割を果たしてきた。我々は常に、最新テクノロジーのテストラボとしてレーシング・プラットフォームを用いてきた。ローデンバッハは、この道筋を成功裡に続けていくために必要なすべてを備えている。我々は未来のモータースポーツと、それを積極的にかたち作ることを楽しみにしている。IAAモビリティで発表した『ミッションRコンセプト』は、これから起こることのエキサイティングなプレビューである」

退任するエンツィンガーは「誇りと感謝を込めて」ポルシェのモータースポーツプログラムを指揮した10年間を振り返った。

「それは、信じられないほど激動の時間だった。LMP1プログラムの開発、ル・マンでのハットトリック、919ハイブリッドでの世界選手権タイトル、911 RSRでのタイトル獲得、フォーミュラEへの参入、23年以降のLMDh参入への準備、これらにはすべて我々の不屈の精神と集中力が必要だった。これらの成功は、優れたチームワークの結果である。コクピットで、レーストラックで、あるいは（開発拠点の）バイザッハ、フラハト、ツッフェンハウゼンで力を捧げてくれたすべての人々に、敬意と感謝の意を表したい。また、ニュルブルクリンクとスパ・フランコルシャンでの24時間レースにおいて総合優勝を収めてくれた、強力なポルシェ・カスタマーチームにも感謝している。モータースポーツは、自動車業界全体と同様に変化のときを迎えている。ローデンバッハは、その経験と専門知識により、ポルシェモータースポーツをこの未来へと導くのに適した人物だ」

一方、53歳のローデンバッハは以前、ポルシェのパワートレーン部門の責任者を務めていた。その７年間で、彼は911 RSR、911 GT3 R、918スパイダー、およびRSスパイダーLMP2を含む、いくつかのレーシングカーおよびロードカー用のエンジン開発を監督した。13年初頭にポルシェを離れ、同じフォルクスワーゲン・グループ内のアウディに移籍。そこで彼は、スポーツカーセクションにおいてエレクトリック・テクノロジー部門の責任者を務めた。そして昨年、エレクトリック・モータースポーツ・パワートレーンのディレクターとしてポルシェに戻り、今年10月１日付でバイス・プレジデントに昇進を果たす。

「自分に寄せられた信頼に胸を膨らませているし、今後の仕事にエキサイトしている」とローデンバッハは述べている。

「大きな目標は、エンツィンガーの指揮のもとで達成された偉大な成功をベースに、積み上げていくことだ。これは素晴らしい挑戦だ。世界中で展開するカスタマーレーシングからファクトリーで参戦するプログラムまでを含め、我々は変化する自動車業界の状況に、モータースポーツを適合させていく。ル・マンにおける20回目の勝利を得ることを、我々は断固として目指している。耐久レース、そしてフォーミュラEの双方で、世界選手権を勝ち獲りたいと思う。カスタマーレーシングへの関与を継続することも重要だ。『ミッションR』のコンセプトスタディにより、我々はそれがいかに魅力的であるかを示している」





上：過去10年にわたりポルシェのモータースポーツ部門を率いてきたエンツィンガーは、９月限りでポルシェのすべての競技活動の責任者の地位から退くことになる。彼の在職期間中に、ポルシェはル・マンを３度制したほか、WECのGTEカテゴリー、IMSAウェザーテック・スポーツカー選手権のGTLMカテゴリーにおいてもタイトルを獲得し、耐久界で存在感を示した。さらにフォーミュラEプログラムも立ち上げられ、19年から参戦を開始している。左：ポルシェはLMDh参入を決定済み。10月から競技部門を取り仕切るローデンバッハは20度目のル・マン24時間制覇を目指す決意を明らかにしている。

GMスポーツカーレース責任者が語るキャデラックのWEC参戦理由

決め手は「露出」と「トラックタイム」

Text : sportscar365　Photo : Cadillac

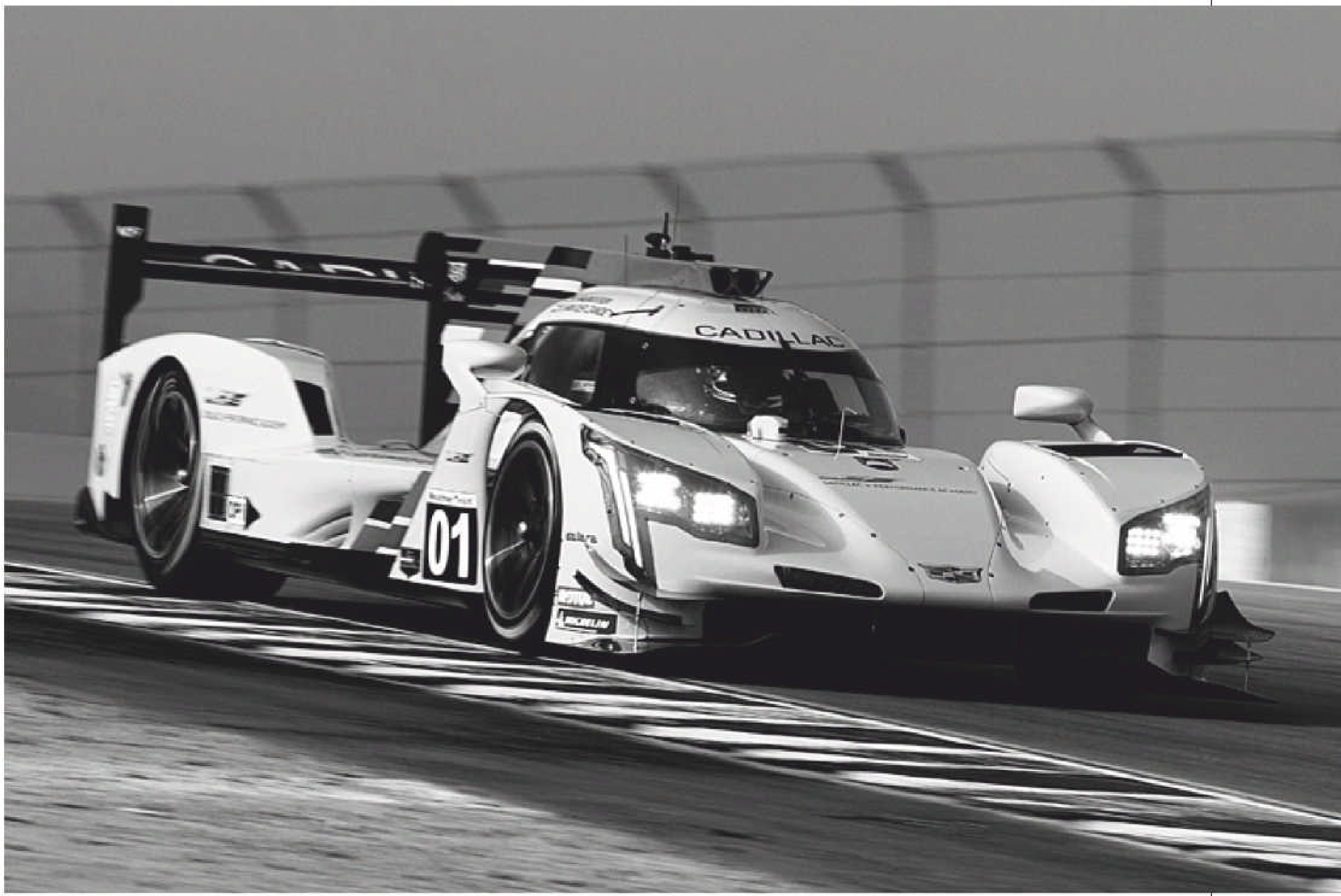
ゼネラルモーターズ（GM）のスポーツカーレース・プログラム・マネージャーを務めるローラ・ウォントロップ・クラウザーが、GM傘下のキャデラックがWECのフルシーズンプログラムを実施する理由を明らかにした。

キャデラックは、チップ・ガナッシ・レーシング（CGR）とアクション・エクスプレス・レーシング（AXR）というふたつの強豪チームとともに、2023年から『キャデラックLMDh-V.R』でWECとIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権でのデュアルプログラムを実施する予定だ。また、これまでのところ、キャデラックから正式発表はないものの、両チームが北米スポーツカーシリーズに参戦し、CGRが追加でWECフルシーズンプログラムを担当すると考えられている。

クラウザーはSportscar365に対し「私たちはモータースポーツ・プログラムからできるだけ多くの露出を引き出したいと考えています。そのためにIMSAのフルシーズンに加え、完全なWECシーズンを利用するつもりです」と語った。

「キャデラックは市場を拡大させようとしていますが、WEC参入はこれまでにない方法で私たちのクルマを紹介する、非常に興味深い手段だと思います。キャデラック・レーシングはこれまでブランドの市場の大部分を占めるアメリカでのみ、また最近のカテゴリーで活躍してきただけですが、世界な展開を考えれば多くの人々に訴求する手段を持ちたいものです」

クラウザーによると現在のWECのスケジュールでは、日本を除くすべての地域がキャデラックのマーケットであるという。



今季のIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権でチップ・ガナッシ・レーシングは01号車キャデラックDPi-V.Rを走らせる。ドライバーはケビン・マグヌッセンとレンガー・ヴァン・デル・ザンデのふたりを起用している。

「キャデラックの最大の市場はアメリカと中国であり、これは多くの自動車ブランドにかなり当てはまると思います。（代表的なモデルに）現在、欧州で販売している『XT4』がありますが、そこには成長する可能性があると思いますので、ヨーロッパでレースを行なうことは理にかなっています。また、中東では『エスカレード』の人気が高いです。そのため、（カレンダーに）バーレーンが入っているの良いことだと思います」

さらに、WECへの参加がル・マン24時間参戦を保証するだけでなく「より多くのトラックタイム」を確保することにつながり、あらゆる条件や状況に対応したクルマの開発が可能になる。

「それによって、より多くのデータが得られます。クルマをさまざまな状況にさらして何かを学び、その学習をあらゆる状況に対して応用できれば、プログラム全体の役に立ちます」

キャデラックはLMDhにおいても、DPiと同様ダラーラとの提携関係を継続する。クラウザーはこれにより、新時代でも確固たるポジションを築くことができるとしている。

「すでに確立されているものをベースにするのはいい選択肢だと言えます。最初からやり直す必要はありません。また、全員の名前を覚えたり、一緒に仕事をする方法を新たに見つける必要もないのです。私たちはダラーラとそのような関係を築いてきましたし、DPiプログラムでの彼らとの関係に満足しています。それらがLMDhプログラムでもダラーラとの関係を継続したいと考えたおもな理由のひとつです。優位性があると考えることもできますが、白紙状態からやり直すのではなくいまの状態を継続することで、私や私たちと一緒に仕事をする人たちの業務が簡単になるのは確かです」



８月24日に公開されたキャデラックLMDh-V.Rのレンダリング。これにはジョー9X8と同様にリヤウイングが描かれていなかったが、LMDhのレギュレーションに従うとリヤウイングは必要になるとのことで、このデザインのまま実車が登場することはない。

TOYOTA



2位ケニア後のインタビューで、フィンランドでは「表彰台を目指す。ほかのラリーよりレベルを一段上げて戦う」と話していた貴元。ターゲットをキープでいくかどうかも注目される。(写真は@エストニア)

WRC

勝田貴元のコ・ドライバーが再変更

フィンランド事前テストは好フィーリングで完了

Text：auto sport

TOYOTA GAZOO Racing WRCチャレンジプログラムにより今季のWRCにヤリスWRCでフルエントリーしている勝田貴元のコ・ドライバーが、第10戦ラリー・フィンランドではアーロン・ジョンストンになると発表された。貴元とジョンストンはフィンランドに向けた事前テストから仕事をスタート。貴元のTwitterにはテストの模様もアップされ、新しいコンビながらフィーリングはとてもいいとツイート。テストを順調に進めることができたようだ。

ジョンストンは1995年アイルランド出身。2019年からオリバー・ソルベルグとコンビを組み、今季第9戦アクロポリスまで彼のコ・ドライバーを務めていたが、ふたりはこれを解消（ソルベルグは北米チャンピオン８度のクレイグ・ドリューとフィンランドにエントリー）。ジョンストンはソルベルグとのコンビではおもにR5カーで走ってきたが、WRカー（ヒュンダイi20クーペWRC）もソルベルグのドライブで今季２回（イタリア国内選手権とWRC第６戦ケニア）経験しており、WRカーのスピード面でのアジャストに不安はなさそうだ。

今季の貴元はコ・ドライバーの変更が相次いでいる。第７戦エストニアでは、2019年開幕戦モンテカルロ（フィエスタR5で出場）から組んできたダン・バリットがジャンプの着地の際に首に違和感を覚えたため、大事を取って競技続行を断念し、リタイアに。第８戦ベルギーではコ・ドライバーをキートン・ウィリアムズに変更（一時６番手に着けるも、デイ２にコースアウトを喫し、リタイア）。アクロポリスはウィリアムズとともにレッキを行なっていたが、ウィリアムズが家族の事情で母国イギリスへ緊急帰国。本番の欠場を余儀なくされていた。

すべてやむを得ない理由とは言え、貴元はエストニアから３戦続けてフルディスタンスを走れていない。コ・ドライバーとのコンビネーションが極めて重要なラリーという競技では、コ・ドライバーの頻繁な変更はネガティブファクターにもなりうるが、バリットも初めて組むふたりに情報提供などで協力するなど準備を怠りなく進めており、舞台は貴元が得意とする高速グラベルのフィンランドということで、スムーズに臨むことができそうだ。

HRE



ブリストルは苦手としていたヒルとHRE。練習走行がないのを承知で、チームはデータ解析のうえ、いままでとはまったく違うマシンを持ち込んでいた。終盤までそれが奏功していると見えていたのだが……。(as)

NASCAR

NASCARトラックシリーズ、HREプレーオフ敗退

第2ステージ進出がくっきりと見えていた終盤に痛恨の接触

Text：auto sport

米NASCARトラックシリーズにおいて2018年から４年連続でプレーオフを戦っていた、服部茂章チームオーナー率いるHRE（Hattori Racing Enterprises）だが、16号車オースティン・ヒルはプレーオフ第１ステージたる「Round of 10」（3戦／10→8人）の最終戦ブリストル（ショートオーバル）で終盤にクラッシュ。同第2ステージたる「Round of 8」（3戦／8→4人）への進出はならず、チームとして3年ぶりのタイトル奪還の道は断たれてしまった。

プレーオフランク８位のヒルは、決勝レースで同ランク９位、10位のドライバーより上位でゴールすれば、Round of 8への進出がほぼ決まるという条件でブリストルを迎えていた（レース中に獲得したステージポイントによって、多少の条件の変動あり）。

ブリストルでは公式練習、予選がなく、決勝（200周）のスターティンググリッドは前戦の結果からの抽選で決定。これにより10番グリッドからスタートしたヒルは第１ステージ（55周）を２番手、第２ステージ（110周終了時）を３番手で終え、それぞれポイントを獲得。Round of 8進出に向けて有利にレースを進めていた。だが、最終ステージ前のステージブレイク中のピットイン時に痛恨のピットスピード違反を犯し、リードラップ最後尾の21番手にポジションダウンというペナルティを科されてしまう。

それでも、最終ステージの残り21周に発生したイエローの段階ではプレーオフランクで10人中５位のポジションまで上げており、Round of 8進出は確実かと思われていた。だが、このリスタートでアウト側のレーンを選択したヒルは加速の鈍った前車に詰まり、好スタートを切ったイン側の車両にオーバーテイクされてしまう。この車両を抜き返しにいくレーンチェンジの際、その車両のフロントと接触。スピンからコンクリートウォールへ激しくクラッシュし、走行不可能に。あと10周というところでRound of 8進出を逃す結果となった。

トラックシリーズの今季は、９月24日ラスベガス（ヒルは10位）を終えて残り３戦。プレーオフランキングではトヨタが上位４台を占めている。HREは現在４位に着けているチームチャンピオンシップ獲得を目指す。

Photo : HRE／Red Bull／TOYOTA

Red Bull



FIA F3の全6戦のシーズンがソチで終幕迎える

レッドブル育成ドライバー ハウガーが王座に就く

Text : autosport web

レース後のインタビューでハウガーは「最高だ。今日のレースは良かったし、シーズンを通じてプレマは素晴らしかった。ベルギーでは少しペースが悪かったが、それでも何とか挽回してポイントを獲得し、挑み続けたよ。シリーズをトップフィニッシュできたことが本当に幸せなんだ」とコメントした。

9月24〜26日、ＦＩＡ Ｆ３の最終戦ロシアがソチで開催。レッドブル・ジュニアドライバーのデニス・ハウガー（プレマ）がチャンピオンに輝いた。

当初レース１は25日に開催予定だったが、同日は悪天候が予想されたためにスケジュールが急きょ前倒しに。予選が実施された24日にレース１も行なわれた。

同レースのポールポジションはビクトール・マルタンス（ＭＰモータースポーツ）。２番手にローガン・サージェント（チャロウズ）、３番手はジャック・クロフォード（ハイテック）、４番手はタイトルに王手をかけているホウガー。岩佐歩夢（ハイテック）は18番グリッド発進だ。

20周で争われたレース１でホールショットを奪ったのはサージェント。後方では数台がコースオフするも、脱落者はなく１周目を完了した。その後トップ４はそれぞれ１秒前後の間隔で周回したが、ハウガーはクロフォードを攻略して表彰台圏内に。ハウガーは快調なペースで周回を重ね、８周目には２番手を走るマルタンスの０・５７２秒後方に接近。一方でハウガーとタイトルを争うジャック・ドゥーハン（トライデント）は12番手スタートも16番手まで順位を落としており、ハウガーにとってはこのままフィニッシュすれば戴冠が決まる展開に。それでもハウガーは守りの走りをしようとはせず、ポジションアップの機会を虎視眈々と狙い、11周目にはマルタンスをパス。これで２番手となり、首位サージェントを３・５６５秒差で追う。

各マシンが淡々と周回をこなしていた16周目、ティージミン・バン・デル・ヘルム（ＭＰモータースポーツ）のエンジンから出火。バン・デル・ヘルムは即座にマシンをエスケープゾーンへ退避させマシンから脱出。これによりバーチャル・セーフティカー（ＶＳＣ）が導入されるも１周足らずで解除。17周目からレースは再開された。

ファイナルラップでハウガーは首位サージェントの０・４秒後方まで迫り、ＤＲＳを使うも追い抜きならず。結果、優勝はサージェントに譲ったが、自力でシリーズチャンピオンを決める２位となった。３位にはマルタンスが入っている。岩佐も下位グリッドから追い上げを見せて10位フィニッシュ。貴重な１ポイントを獲得した。

なお、25日に実施予定だったレース２は悪天候により中止に。レース３はドゥーハンが優勝。岩佐は９位となり、ランキング12位でシーズンを終えた。

2021年 FIA F3選手権 ランキング (Top 5)

Pos.	No.	Driver	Team	Pts.
1	1	デニス・ハウガー	プレマ	205
2	4	ジャック・ドゥーハン	トライデント	179
3	5	クレメント・ノバラク	トライデント	147
4	7	フレデリック・ヴェスティ	ARTグランプリ	138
5	17	ビクター・マーティンズ	MPモータースポーツ	131
12	11	岩佐歩夢	ハイテックGP	52

F2


XPB

第６戦ロシア終了時点で、ポイントランキングトップはピアストリ。ルーキーながら、フィーチャーレースでの２勝を含む３勝を挙げるなど178ポイントを稼いでいる。同２位は周冠宇、同３位にシュワルツマンが続く。

ポールスタートから逃げ切り勝利

フィーチャーレースを制圧 新人ピアストリがソチでも躍動

Text：autosport web

9月24～26日、FIA F2選手権の第６戦ロシアが開催。オスカー・ピアストリ（プレマ・レーシング）がフィーチャーレースを制するなどしてランキングトップを維持している。

24日に行なわれた予選でトップタイムをマークしたのはピアストリ。２番手はジェハン・ダルバラ（カーリン）、３番手にテオ・プルシェール（ART）となった。

スプリントレース１は25日に開催。スプリントレース２も同日の予定だったが、悪天候によるスケジュール変更にともない、キャンセルとなった。予選トップ10にリバースグリッドが適用されるこのスプリントレース１ではダニエル・ティクトゥム（カーリン）がポールシッター。この日はレコノサンスラップでクラッシュが発生したり、フォーメーションラップで動けないクルマが出るなど、スタート前から波乱含みとなったが、ティクトゥムはホールショットを奪うと、一度も首位を明け渡さずポール・トゥ・ウインで今季２勝目を挙げた。２位にユーリ・ビップス（ハイテック）、３位にロバート・シュワルツマン（プレマ）という結果となった。

翌26日のフィーチャーレースは予選結果がそのままスターティンググリッドに。ピアストリはスタートを決めて１コーナーを先頭でクリア。プルシェールが２番手に、ラルフ・ボシュング（カンポス・レーシング）が３番手に浮上した。後方でベント・ビシュカール（トライデント）がスピン、ストップしたことで、早々にバーチャル・セーフティカー（VSC）が導入されるも、VSCは２周目の途中に解除。リスタート後は大きな混乱もなく、スーパーソフトタイヤのピットウインドウが開く６周目まで静穏なレース展開となる。７周目、３番手のボシュングが先陣を切ってタイヤを交換。８周目には暫定３番手のダルバラ、４番手のシュワルツマンもピットイン。首位のピアストリも９周目にタイヤを換える。ピアストリは全車がタイヤを交換した時点でもトップをキープすると、終盤も２番手プルシェールとの差を１秒以上に保ち、そのまま逃げ切り勝利を飾った。２位はプルシェール、３位はダルバラとなった。

ソチ戦での佐藤万璃音（トライデント）は、予選20番手、スプリントレース１とフィーチャーレースはともに14位という結果だった。

INDYCAR



INDYCAR

移籍が決まったグロージャンだが、会見の席ではデイル・コイン・レーシングへの感謝の言葉を口にした。なお、最終戦ロングビーチでは、決勝レースの57周目にウォールにぶつかってリタイアとなった。表彰台には３度登るなどして、ランキング15位で北米トップフォーミュラでの１年目を終えた。

グロージャンのアンドレッティ入りが決定

インディカー２年目は DHLカラーをドライブへ

Text：autosport web

インディカー・シリーズに参戦するアンドレッティ・オートスポートが９月24日、2022年にロマン・グロージャンが加入すると発表した。グロージャンは、チームを離れるライアン・ハンター‐レイがドライブしていた28号車のステアリングを握る。

昨季までF1で活躍し、今季インディカー転向したグロージャン。デイル・コイン・レーシング・ウィズ・RWRからロード／ストリートレースに参戦し、初戦から持ち前の速さを見せると、自身３戦目となる第５戦インディアナポリスGPでポールポジションと２位表彰台を獲得した。

第５戦と同じインディアナポリス・モータースピードウェイのロードコースで争われた第12戦でも２位を獲得したグロージャンは、ゲートウェイでのショートオーバルにも初参戦。そこでも高い対応能力を披露。さらに第15戦ラグナセカでも表彰台に登壇する活躍を見せた。

名門でインディカー２年目に挑むグロージャンは「アンドレッティ・オートスポートに加入し、DHLの28号車をドライブできることをうれしく思う。アンドレッティのような素晴らしいチームに加入できて光栄だよ。誰もがアンドレッティという名前を知っている。彼らと一緒にレースを戦えることをとても幸せで誇りに思っている。また、DHLを代表して戦うことも非常に誇らしい。昔からDHLカラーのレーシングカーを知っていた。一緒に成功することを望んでいるし、それはあらゆる面で我々の目標だ」と語った。

今季は４台体制で挑んだアンドレッティ・オートスポートだが、来季に向けてはすでにコルトン・ハータとアレクサンダー・ロッシの残留は決定済み。グロージャンは３人目のドライバーとなる。


INDYCAR

DTMが〝リモートデモラン〟を披露

〝興味深い試み〟もメーカーからの反応は不明

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：auto sport

DTMは自動車メーカーからの興味や量産分野との関連性を持とうと奮闘している。Class 1規定をあきらめ、GT3マシンの採用を決めたいま、シリーズが将来の自動車産業と関連性があるものだと証明することに躍起になっている。そして、その流れの一貫として、今度はドライバーさえも〝排除〟しようとしている。

量産分野とのつながりを維持することの取り組みは、昨年のDTMエレクトリックのデモランに始まった。マシンはシリーズのパートナーであるシェフラーが製作したものだが、9月頭にオーストリアのレッドブルリンクでのイベントに登場したそのクルマには大幅な改造が施され、もはや運転手すら必要としないものとなった。ドライバーの代わりにコクピットにはアクチュエーターとコントロールシステムを装備することで、遠隔で操縦が可能に。簡単に言えば、1／1スケールのRCカーになったのだ。

マシンは、無人でレッドブルリンクをそれなりのスピードで数周を走行した。実際には、GT4マシンで争われる『DTMトロフィー』のチャンピオンであるティム・ハイネマンが、82km離れたAVLの施設にある最新式のシミュレータで操作していた。

XPB



レッドブルリンクから80km余り離れたグラーツにあるAVLの施設内のシミュレータから操縦されたDTMエレクトリックのデモマシン『Eカー』。このときの様子はDTMの公式YouTubeチャンネル上に動画としてアップロードされている。

「DTMエレクトリックのリモートランは、ハイパフォーマンスな完全電動シリーズの実現に向けた、次のステップだ」と、ITRのマネージングディレクターを務めるベネディクト・ベーメはコメント。「このプロジェクトは、我々がDTMエレクトリックで実現しようとしているような、まったく新しくグローバルな電動シリーズで使用されうる要素を示している。さらに、これは我々のプラットフォームが、未来のモビリティ開発のためにどれほどの〝発明力〟を持つかを示している」

DTMエレクトリックの立ち上げについてはほとんど新たな知らせはないものの、このリモートランからは、同シリーズがいずれかの時点である種の無人要素を取り入れることを検討していることが明らかになった。

現在、ドイツのメーカーは、多額の資金を自動運転技術に投資している。今回のデモは、彼らに対するアピールであることは言うまでもない。しかし、モータースポーツにおける自動運転は、市販車分野でのそれに大きく後れを取っている。存在するおもなクラスもふたつだけで、ひとつはご存じのロボレースだが、同シリーズではクラッシュやシャットダウンなどで完走すら難しいマシンが存在する。もうひとつは学生フォーミュラで、イギリスやドイツでは若いエンジニアが自動運転車両を設計し、製作し、競わせはじめている。

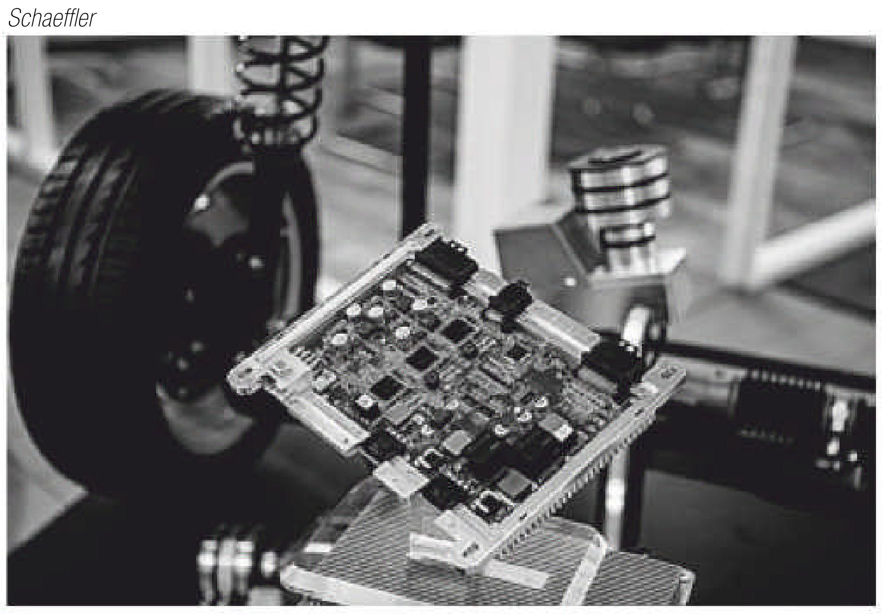
それにしても、DTMが自動運転技術をまったく使わず、潜在的な自動運転シリーズを宣伝しようとしたのはなかなかに興味深い。クルマをラジコン化するのは新しい試みではない。過去にニッサンはGT・Rをヘリから操作してシルバーストンを走らせているし、マクラーレンはF1マシンを遠隔で走らせているのだから。

DTMもたしかに、完全自動運転車両によるレースは現時点では不可能であると考えているようだ。デモラン後の声明からはそれが読み取れる。

「DTMのDNAに従えば、ドライバーは常に違いを生み出すべき要素である。しかし、たとえば安全性やセーフティカー出動時の公平性を向上させようとした場合、遠隔操縦あるいは自動運転技術の導入は考えられうる。競技としてはしかし、ドライバーは不可欠なものだ」

なお、肝心の自動車メーカーがこのデモランをどう受け止めているかは分からない。

Schaeffler



上の写真はシェフラーが開発したステア・バイ・ワイヤシステムの『Space Drive』で、今回のEカーにも搭載されている。このシステムはすでに公道での走行距離が10億kmを超える実績を積んでいるという。

as流ピリ辛 市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.34

RENAULT Megane R.S.



街中からトラックまで走るステージを選ばぬ万能FFスポーツ

長年FF車ニュル最速を目指してきたルノー・メガーヌRS
サーキットでの速さを狙うとそのぶん快適性は失われるが
このクルマは相反する2要素をうまくバランスさせている

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：WTCR

ホンダのシビック・タイプRとニュルブルクリンクFF世界最速の座を争っているのが、ルノーのメガーヌRSだ。モータースポーツ活動を担っているルノー・スポールが開発し、驚速のメガーヌに仕上がっている。

昔からルノーのFFスポーツモデルは他を圧倒していて、速く、楽しいクルマが次々と誕生していた。だからこそホンダのエンジニアは常に競合モデルとしてルノーに注目していたし、現在でもそうしたライバル関係が続いているのは興味深いことだ。

現在のメガーヌRSもまた、ルノー・スポールらしい技がいろいろと投入されていて、ただ者ではない印象だ。それは極めてドイツ車的にパワーを上げ、トラクションを上げ、運動性能を上げ、といった方向で仕立てたシビックRとは、まったく異なる。

エンジンは排気量が1・8ℓと、シビックRに比べてひとまわり小さいが、300psと420Nmを発揮するので、スペックの差はわずか。エキマニレスといった攻めた設計のシビックRのほうがフィーリングはシャープだ。

今回テストしたモデルは、タイムを競っているハードなモデル『RSトロフィー』ではなく、ノーマルの『RS』であることを断っておこう。トランスミッションも6速DCTのみの設定だ。このDCTも〝驚速の変速動作〟を演出する動きはなく、確実な動きをしているように思える。

ハンドリングはアンダーステア知らず、だ。これには4WSが効いている。ワイドなハイグリップタイヤは、それを曲げること自体、抵抗が大きく、ステアリングフィールを悪化させる。とくにFFの場合はキャンバーがついていないので、よりステアリング初期の応答が悪くなる。しかし、メガーヌRSではリヤタイヤを逆位相に切ることで、アンダーステアを軽減。ワイドタイヤなのにスッキリとステアリングに反応するのだ。そして高速域では同位相へとモードが切り替わり、ハイスピードでの安定性を高める。メガーヌの4WSは全体として違和感は少ないが、


S.Okamura



WTCR

世界でもっともポピュラーなツーリングカーカテゴリーであるTCRにも、メガーヌをベースとしたマシンが存在する。メガーヌRS TCRはスイスのプライベーター、ブコビッチ・モータースポーツがルノーからの公認を得て製作。エンジンのチューニングはレーマン・モトーレンテクニークが担当している。1.8ℓターボとやや少なめの排気量ながら340馬力を発生する。

S.Okamura





S.Okamura

エンジンルーム内はカバーなどなく、手作り感のあるパーツがいくつか並び、いかにもチューニングモデルっぽい雰囲気、そして特別感がある。インテリアはアルカンターラを使ったレーシーな雰囲気で、質感の高さを感じさせてくれる。ステアリングの頂点にイエローのマーキングが入っているのは、ルノー・スポールの定石だ。なお、価格はRSが464万円、RSトロフィー（MT）が494万円という設定になっている。



S.Okamura

それでも高速でステアリングを切ったときの横滑りする感じ、ヨーが出ないのにクルマが曲がっていく感触は、心理的には良くない。

RSは電子制御デフを装備し、トラクションを確保している。効きは強くないが、しっかりと作動している感じがある。一方のRSトロフィーは機械式のトルセンLSDを搭載しているので、また違った印象になるだろう。

乗り心地を含めて、街中で困ることはない。固められた足にはレカロシートが有効で、不快な衝撃をうまく吸収してくれる。ラリーで使用しているという特殊構造のダンパーも働いているようで、断続的にストロークしているような状況でも、ゴツゴツしてクルマの安定性を乱すようなことも軽減されていた。

ブレンボのモノブロックキャリパーは、これぞブレンボ！　というコントロール性の高さを持っている。ブレーキを踏むたびに、より繊細な操作をしたくなってしまうほどだ。

総合するとRSは、街乗りからサーキットまで、幅広く対応できるクルマに仕上がっていた。もちろん、RSトロフィーのほうがもっとロール剛性も高く、パキパキしたものになっているはずで、本来はそれとシビックRを比較すべきだろう。ただ、このノーマルのRSは、オールマイティに使えるスポーツモデルであり、たとえば私のように市販車のラップタイムにまったく興味ない人間にとっては、こっちがベストに違いない。2ペダルだけにイージーにハイパワーを使うことができるが、本当はこっちにもMTを設定してもらいたいところだ。

個人的にはシビックRの外観が許容できないので比較検討しないが、価格もほぼ同等なので、この種のクルマが欲しい人はメガーヌRSもそのリストに加えてみてほしい。

ルノー・メガーヌR.S. 主要諸元

車体	
車名・型式	7BA-BBM5P1
全長／全幅／全高	4410／1875／1465 mm
ホイールベース	2670 mm
トレッド 前／後	1620／1600 mm
最低地上高	- mm
車両重量	1480 kg
乗車定員	5名
駆動方式	FF
トランスミッション	電子制御6速AT（6EDC）
ステアリング	-
サスペンション 前／後	マクファーソン／トーション・ビーム
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ディスク
タイヤサイズ 前／後	245/35R19／245/35R19
エンジン	
エンジン型式	M5P
エンジン形式	ターボチャージャー付 筒内直接噴射 直列4気筒
エンジン排気量	1798 cc
ボア／ストローク	79.7／90.1 mm
圧縮比	9.8
最高出力	221kW（300PS）/ 6000 rpm
最大トルク	420Nm（42.8kgm）/ 3200 rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	47ℓ
燃料消費率（WLTCモード）	11.8 km/ℓ

Translation：五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo：LAT

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality：FINLAND

ボッタス、中団チームへの移籍を語る

契約期間は信頼度を示す

9月、来季にアルファロメオへ移籍することを発表したボッタス
若手にメルセデスのシートを奪われ、中団チームに追われるかたちとなったが
本人は「別のチームに行く準備はできていた」と話す

2021年シーズンの前半戦までにフィンランド人は56のグランプリで優勝している。これは、F1の歴史において５番目に多く勝利を獲得している国がフィンランドであることを意味している。1991年から（６シーズンを除いて）F1のスターティンググリッドには少なくともふたりのフィンランド人が立っている。しかし来季、我々フィンランド人は“低迷期”に入る。それはラインアップの変化が物語っている。2021年９月にキミ・ライコネンが今季限りでの引退を表明。そして、バルテリ・ボッタスがその後任としてアルファロメオへ移籍するのだ。

ライコネンのF1最後の勝利は2018年のアメリカGP。その後にフィンランドに６勝をもたらしたのはすべてボッタスであったが、来季からフィンランド人ドライバーはひとりになり、しかもその唯一のフィンランド人であるボッタスは、優勝やポールポジションではなく、中団で順位を争うことになる。

来季に向けた移籍により、ボッタスが優勝争いを望めるのは、今季の後半戦のみに制約される。現状ポールポジションを獲得する可能性はあるが、ドライバーズタイトルの争いはルイス・ハミルトンとマックス・フェルスタッペンの一騎打ちの様相を呈しているため、ボッタスはチームオーダーに逆らうことなく自分を犠牲にしてでもチームメイトの勝利に貢献しなければならない。ボッタスにとっては、彼がハミルトンの前で走り、ライバルチームのドライバーが彼らふたりのあいだに位置する場合にのみ、優勝が狙えることになる。

ボッタスはメルセデスでの最後となる今季、現状の日程でレースが行なわれれば、同チームで100戦目以上を戦うことになる。

「100戦はすごい数字だ。しかもあっという間にそれを迎えた気がする。もちろん、半分以上のレースで表彰台に立って、多くのポイントを稼ぐほうがいい気分だろう。しかし、メルセデスに加わってから昨年まで、コンストラクターズタイトルをすべて獲ることができた。その一員であったことを誇りに思う。ひとりのドライバーだけでは勝ち獲れないタイトルだからね」と、メルセデスでの５年間を総括した。

「もちろん、僕はドライバーズタイトルを獲れると期待していた。しかし、それをルイス相手に争うとなると……容易なことではない」

それでも、最後の最後までボッタスは現在のチームで優勝回数を増やそうと努めている。

「今シーズンにはまだ多くのレースが残っている。また勝利を狙う気構えでメルセデスでの残りのレースに挑むつもりだ。今後はいつチャンスが舞い込んでくるのか予想できないからね。もちろん、少なくとも１勝はしなければならない。後半戦に向けたモチベーションは充分にあるし、いまでも僕は目標を持っている」

一方でボッタスは、アルファロメオでキャリアで初めてファーストドライバーになる。また、契約期間は２年だが、さらに１年のオプションも含まれている。

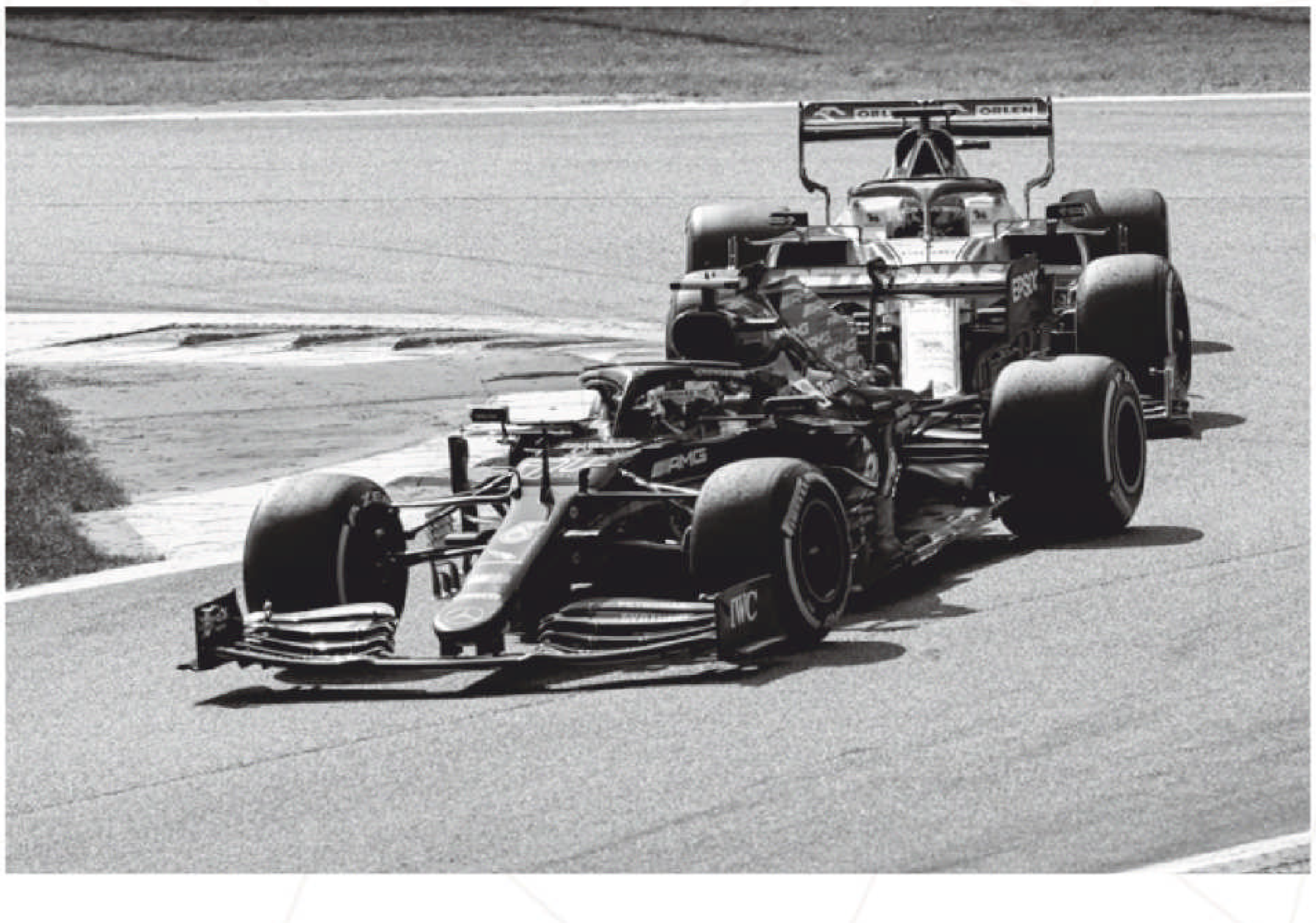
「チームの移籍を決意した最大の要因は、長い契約にありつけたことだ。それはモチベーションを高めるし、自分の仕事が信頼されているということも意味する。常に崖っぷちに立たされることなく遠い先を見据えることができる」

しかしボッタスは、メルセデスのシートをジョージ・ラッセルと争った。ラッセルが昨年バーレーンで彼と張り合えていたということが、ラッセルの評価が高まった理由なのか。

「それが影響したのかどうかは分からない。僕がチームを離れるに至ったのは相互理解があってのことだ。僕が移籍し、チームがジョージを獲得することは、トト・ウォルフと充分に話し合ったことだ」

では、ボッタスはメルセデスを去ることそのものについてどう思っているのか。

「最初は少し特別なことに感じたよ。奇妙な感覚と言ったらいいだろうか。でも、徐々にそのことを受け止めるようになった。そしてすでにメルセデスで５シーズン目だったから、別のチームに行く準備はできていた。新しい環境で新しい空気を吸うのはいい気分だろう。私は、アルファロメオのチーム代表フレデリック・バスールと旧知の仲だ。そのことも移籍に影響した。バスールは新たなプロジェクトを断行しようとしていて、それにすべてを賭けている。僕は彼を全面的に信頼しているよ」



今号のレポーター
ルネ・デ・ブール
René de Boer
DTM、WEC、WTCRや各種耐久レースをメインに取材。スキー競技のライター業もこなすドイツ在住オランダ人ジャーナリスト。

from World Pressroom
各国モータースポーツ最新事情　Lap_215

名物GSに行かずして「ニュルに行った」と言うべからず

ガソリンスタンドは普通、給油や軽い休憩のためだけに立ち寄る施設だが
ニュルブルクリンクの近くにあるそれは、ガソリンスタンドの域を超えた施設であるという

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：Rebocar/R. de Boer

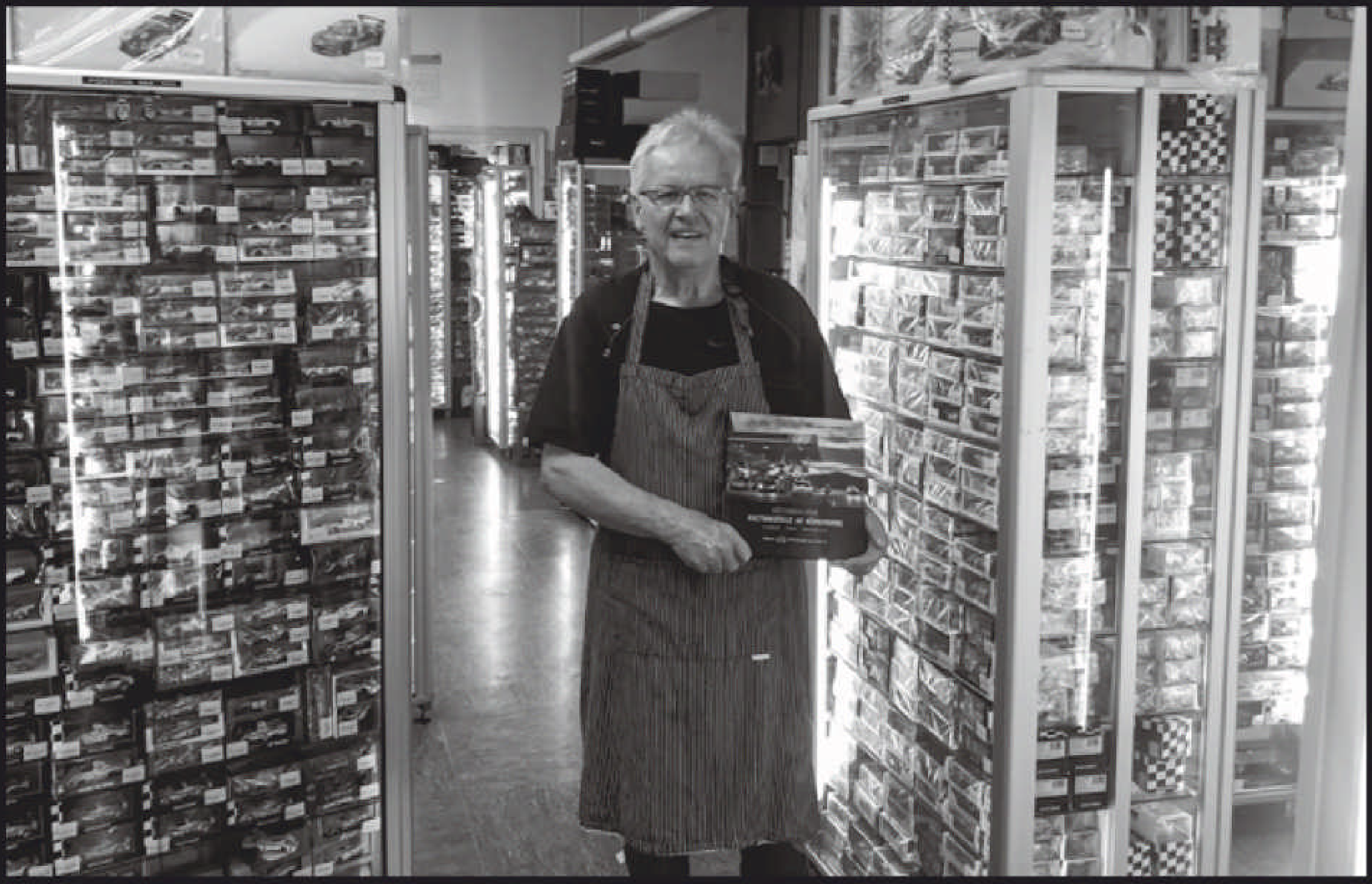
No.1557のこのページでは７月中旬の洪水によって甚大な被害を受けたニュルブルクリンクとその周辺地域について書いた。被災地の修復には何年もかかるだろうが、人々は徐々に元の生活を取り戻しつつある。そして、ニュルでもレースが再び開催されるようになった。数週間前、私はDTMの取材で同サーキットを訪れ、とあるガソリンスタンド（GS）にも立ち寄ることができた。ちょうど、そこについての本が出版されたばかりだったのだ。「GSの本を書きたいと思う人なんかいるのか」、あるいは「そんな本を読みたがる人がいるのか」と疑問を抱かれるに違いない。しかし、ニュルのメインゲートから４kmほどの場所にある“ドッティンガー・ホーエ”は、ただのGSではない。歴史と情熱が詰まった場所だ。たとえ給油の必要がなくても絶対に行くべきである。

ニュル、とりわけノルドシェライフェに詳しい人なら“ドッティンガー・ホーエ”はコースの最終区間につけられた名前であることに気づくだろう。公道のB256と並行するように走る４kmの長いストレートで、ここを抜けるとグランプリコースのスタート・フィニッシュ地点に戻る。この公道の反対側に、そのガソリンスタンドはある。ニュル建設中の1952年、地元出身のヤコブ・デーゲンが土地の一部を手に入れ、レストランとGSを作る許可を得たことから、この施設の物語は始まった。サーキットと同時にオープンして以来一族が経営を担い、いまは３代目だ。創業者の孫にあたる現オーナー、ハンス・ヨアヒム・レッテラートは70歳になる現在でも毎日欠かさず店に顔を出している。

常連から“レッティ”と呼ばれて親しまれる彼は、長年有名ホテルやレストランで働いた後、70年代から経営に携わってきた。ファン・マヌエル・ファンジオやスターリング・モスから、フェルナンド・アロンソやセバスチャン・ベッテルまであらゆる時代のスターに接してきた。店内に飾られた数多くの写真がそれを物語っているし、彼らにまつわるエピソードも尽きない。「いろいろな思い出や良い写真がたくさんあるので、いつか何らかのかたちでまとめたいと思っていた」と、レッテラートは話す。本にするというアイデアは何年も前からあったのだが、執筆者や出版社との仕事が思うようにいかず、結局自分でやることに決めたのだった。そして、ふたりの著者の協力を得て、この夏に待望の出版にこぎつけた。文章はドイツ語のみだが、写真だけでも30ユーロぶんの価値がある。

このGSが拡大したのはレッテラートの功績だ。店は人気を博し、レースカーのスケールモデルのショップとしては世界最大規模となった。代表的なブランドはミニチャンプスとスパークで、3000点あまりのミニチュアカーが、ブランド別に陳列棚に整然と並べられている。「ときどきレーシングドライバーがのぞいていくこともある。『自分が操ったマシンのミニチュアがあるなんて知らなかった』と、ここで見つけて喜んでいるよ」と語る。彼は何がどこにあるのかを把握しており、レアなモデルがあったとしても、本当に欲しいと言えば調達してくれることもある。ミニチュアカーの数々を眺めて過ごすのもいいが、見るべきものはたくさんある。モータースポーツ関連の書籍、ときには希少価値の高いアイテムに出会えることもある。さらに、こじんまりとしたレストランエリアには、つねにコーヒーや軽食が用意されている。そしてそこでは必ずと言ってもいいほどレースや自動車業界の関係者がいて、噂話に花が咲く。

“ドッティンガー・ホーエ”を訪れたことがないようでは「ニュルに行ったことがある」とは言えない。私は世界中の100を超えるサーキットを訪れているが、膨大なコレクションがあるのはもちろんのこと、知り合いとの集合場所でもあるこんなGSを備えているサーキットはほかに知らない。言うまでもなく“ドッティンガー・ホーエ”は私のお気に入りのGSだ。永遠にこのままでいてくれるよう願っている。


たくさんのミニチュアカーに囲まれて、件の書籍を手にした“レッティ”ことレッテラート。本のタイトルはDottinger Hohe - Kulttankstelle am Nurburgring（ニュルブルクリンクのカルト的ガソリンスタンドの意）。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

裁定で展開の意味がひっくり返る

F1グランプリで近頃、リバースグリッドを導入する提案が行なわれたが、案の定賛否両論が浮上した。決勝レース中の順位入れ替えを促進しショーアップしようという意見も、意味のないオーバーテイクは自動車レースの理念を破壊する愚策だとする意見も、どちらにも一理ある。

その昔、全日本GT選手権（現スーパーGT）が成績に応じてウエイトハンディ（現サクセスウエイト）を科すというハンディ制度の導入を決めたとき、現場の反対派から「自動車レースをパン食い競争にするつもりか」という批判の声が上がったことを思い出した。

だが結局はそのハンディ制度をうまく運用した結果、その後日本のGTレースは一般ファンを増やし栄えることになった。自動車レースのパン食い競争化は成功だったのだ。イベントにはさまざまな側面があって、それらを並立させるのは本当に難しいものなのだ。

とかなんとかボンヤリボンヤリ考えながら、スーパーGTシリーズ第５戦の取材にスポーツランドSUGOへ出向いたのだが、そこではまた違った方向からレースイベントのあり方を考えさせられた。

日曜日朝に開催されたFIA-F4シリーズ第10戦でのこと。ポールポジションからスタートした木村偉織は、見ごとなレース運びのまま優勝してシリーズチャンピオン争いでトップの座を固めるかと思われた。ところがジャンプスタートによるドライブスルーペナルティを受けて下位へ沈み、シリーズの行方は分からなくなった。

木村自身が「スタート時に本当にわずかだけれどクルマが動いた」と認めているので『ジャンプスタート』があったのは事実だ。しかしネット配信された映像を見る限り、何度見直しても確認できない程度の動きで、しかもその後で木村が見せたスタート加速は、ジャンプスタートが有利に働いたとは思えないほど鈍い。

自動車レースのスタートは難しい。クラッチの状況によってはスタート合図に備えてスタートギヤを入れた途端、いくらクラッチとブレーキを踏んでいてもクルマが動き出そうとする場合がある。これを受けて、以前は、「もし動いてしまってもそれがスタートで有利にならなかった」場合には、ジャンプスタートと判定しないという暗黙の了解事項も存在した。

１㎜でも動けばジャンプスタートだと判定するのはたしかに規則としては正しい。ただ、俯瞰映像からは分からないほどに微妙な動きは、直近でグリッドを監視している複数の審判員によって為される限り、ゼノンのパラドックスではないけれど、その判定には差が生じる。もし厳密な判定をするのであれば、本来は１名の審判員が全グリッドを監視するか、F1で使われるような機械的判定システムを作動させなければ公正ではない。

厳密に判定するためにはそのぶん、厳密な判定システムが必要になる。それが用意できなかったから、かつては最終的には『有利になったか／ならなかったか』を基準とする暗黙の俯瞰的判定が為されていたのだろう。もちろん自動車レースの審判を行なうのは非常に難しく、関係者の努力と技術の進歩によって改善されてきてはいるが、まだまだ改善の余地が残されているのは事実である。今回の判定は、その努力と現実の狭間で為されたもののように思う。

もちろん、今回の判定に疑義を唱える気は毛頭ない。ただ、あえて言うならば判定が下るまでの時間には問題があったとは感じる。

競技の理念に視点を置いて考えれば、慎重に時間をかけて判定するのは当然だ。しかしレースは一般観客の前で開催するショーでもあるのだ。今回の判定は、レースが始まり４周目にセーフティカーが介入、レース距離の半分を終えようとする９周目にリスタートし、その後に下されている。その間ファンは木村が絶妙なリスタートを決めてトップを守ったスリリングな光景を含めてレースを観戦してきたのだ。そこでレースの始まりまでさかのぼった判定が下りて、いままで眺めてきたレースの意味がひっくり返ってしまうのはいかがなものか。

あくまでも理念を守るか、ショーアップを含め観衆を満足させることを意識するか、その両方を両立させることはできるのか。考えながらスポーツランドSUGOに向かった僕は、悩みをさらに膨らませて考え込みながら帰宅したのであった。



Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）

SAN-EI
CORPORATION

auto sport CONTENTS

auto sport 2021年10/15号（隔週金曜日発売）
2021年10月1日発売　第58巻第18号　通巻1561号

No.1561　10/15号

特別付録 | 2021 ホンダF1 メモリアルクリアファイル

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
	大川由以奈	Yuina Ohkawa (Homma Shoichi design office)
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	LAT	

SPECIAL FEATURE

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

FROM PIT CREW

●F1ロシアGPは最後に大きなドラマが待っていた。「初優勝へ残り２周」まで迫りながら、トップの座を明け渡すことになってしまったランド・ノリスは気の毒としか言いようがない。53周のうち46～47周目ごろから降り始めた小雨に対して「ボックス」もしくは「ステイアウト」の選択は非常に悩ましい。ましてや初優勝が目前に迫っていた状況であれば、なおさらのことだろう。結果論としてインターミディエイトへの交換が正解だったわけだが、個人的にはピットからの情報をもとに「ステイアウト」を自ら決断したノリスは、強いメンタルの持ち主だと感じた。少し前のF1で言えば、多くのドライバーが「もう無理」という路面コンデションのなかで「ステイアウト」を選択し、勝利を重ねていたジェンソン・バトンの戦い方が重なった。レースでは「強気」と「冷静」の境界線が紙一重になることが多々ある。早々に「４基目のPU投入」を決断したマックス・フェルスタッペンに対して、「３基のみ」で戦い抜こう（としているように見える）ルイス・ハミルトンの決断が、シーズン最終盤にどのようなドラマを生み出すのか、いまから楽しみで仕方ない。（田中）

●今回のP47のコラムで入りきらなかった内容をここで少し……。ご存じのとおり、ニュルでは新型車両のテストがよく行なわれていていますが、そのクルマたちも例のスタンドに立ち寄ることがあるらしいですね。スタンドでの写真撮影は禁止されているのですが、給油中のクルマをスクープしようとするアマチュアカメラマンたちと、それを守ろうとするテストドライバーたちのあいだでは、かくれんぼのような駆け引きが繰り広げられるようです。テストを担当している人たちは気が休まらなくて大変でしょうけど、想像するとちょっとほっこりします。（きゃりー）

●アレックス・パロウ選手がインディカーシリーズ最終戦ロングビーチで見事、シリーズチャンピオンに輝きました！　っていうか、参戦２年目にチップ・ガナッシ・レーシングで走っているとか、さらにシリーズタイトルを獲ってしまうとか、本当にスゴすぎないですか？(笑)　これを見越して本誌がずいぶん前から狙っていた「チャンピオンインタビュー」は何とか次号でお届けできそうな感じです。お楽しみに！（カズキヨ）

SAN-EI
CORPORATION



XPB

最高峰の要求に呼応する技術力

昨年、マクラーレンへのホイール供給が25周年という節目の年を迎えたエンケイ
マクラーレンが信頼し続けている背景にはエンケイならではの高い技術力があった

Text：auto sport　Photos：XPB ／ McLaren ／ SAN-EI

浜松駅で新幹線を降りると、パパイヤオレンジのマクラーレンの姿が目に飛び込んでくる。傍には「ＥＮＫＥＩ」の文字。この地に本拠を構えるホイールメーカー、エンケイとマクラーレンのパートナーシップを伝える看板広告である。彼らの共闘は１９９５年に始まり、昨年25周年という節目を迎えた。当時を知る同社執行役員、寺田孝佳が振り返る。

「当時提携していて欧州での販売協力関係にあったＯＺ（オーゼット）の紹介でマクラーレンとのタッグ話が持ち上がり、我々も『上位の可能性のあるチーム』と考えて1チーム単独供給を検討していましたので、実現に至りました」

彼らとＦ１、最初の関わりは85年のミナルディだった。３ピース構造という新手法を用いたホイールで挑戦し、『なにがあっても継続的に』という会社の方針どおりバブル崩壊後も参戦を続けた。93年からはティレル、のちにアロウズも供給先となり体制は拡大していたが、前述のとおり95年からはさらなる「上」を目指すこととなった。

エンケイとの共闘が契機となったのかは定かではないが、空力の天才エイドリアン・ニューウェイが加入したマクラーレンの戦闘力は年々向上し、98年と99年にはミカ・ハッキネンをドライバーズチャンピオンに就けるなど活躍した（98年にはコンストラクターズタイトルも獲得）。このころのスポークデザインをベースにした市販車用ホイール「ＲＰＦ１」は指折りの大ヒット作となり、発売20年を経た現在も人気を博している。以後グランプリ優勝は70回以上を誇り、２００８年には若きルイス・ハミルトンの初タイト







エンケイとの共闘をスタートしてからマクラーレンは98、99年、08年と３度のドライバーズタイトルを獲得し、さらに98年にはコンストラクターズ王者にもなっている。また勝利数も９年ぶりの優勝となった2021年イタリアGPでの１勝を含め、通算70勝以上。幾多の勝利と王座獲得をエンケイは足元で支え続けている。

ENKEI × McLaren F1 Team History	
1995	パートナーシップ開始
1997	開幕戦オーストラリアGPでパートナーシップ開始後初優勝（デイビッド・クルサード）
1998	ドライバーズ（ミカ・ハッキネン）、コンストラクターズのダブルタイトルを獲得
1999	2度目のドライバーズタイトル（ミカ・ハッキネン）獲得
2007	第13戦イタリアGPで50勝を達成
2008	3度目のドライバーズタイトル（ルイス・ハミルトン）獲得
2012	第7戦カナダGPでパートナーシップ開始後、300GP目を迎える
2020	パートナーシップ開始から25周年



右が00年代のリヤホイール、左が昨年使用されたフロントホイールだ。前後の違いはあるが、チームからの要求に応え、近年のものはより形状が複雑化していることが分かる。

ル獲得を下支え。その際は彼らも英国のファクトリーでの戴冠パーティへと招かれ、直接ロン・デニスとハミルトンからお礼を言われたそうだ。

「彼らは要求もハイレベルですが、成果に対する心配りも素晴らしいですね。我々を単なるパーツサプライヤーではなく『パートナー』と呼ぶのもその一環でしょう」（寺田）

Ｆ１に参戦することの難しさ、それは安全性を担保しながら軽量性と剛性を追求し、高い精度でパートナーの理想を実現することにある。そしてそのスペックというか要求というか、技術的・コスト的なリクエストがまた高い。非常に複雑で〝厄介な〟形状なのはもちろん、ブレーキの排熱やコーナリング時の空気の抜けや流れにも配慮が必要だ。

そこで近年の彼らは単独供給のメリットを存分に活かして共同開発体制を確立。ＣＦＤ（コンピュータによる空力設計技術）によって〝マシン全体で〟デザインされる時代でもあり、マクラーレン側の提案する形状にエンケイが応えて生産と供給を行なっている。もちろん「ホイールのプロ」として安全性は蔑ろにしない。互いにプロだからこそ実現している良ケースだと言えよう。

長く広いモータースポーツ参戦経験をもつエンケイの技術力は、相応に高い。圧勝と連勝を重ねても「エンケイだから勝てた」とは断言しにくい足回りパーツだが、熾烈な技術競争が繰り広げられるスーパーフォーミュラで年々シェアが拡大し、いまや75%にも達するという事実がすべてを語っていよう。ファンはぜひ〝足元〟にこそ注目してほしい。



Round 14 Italian GP
> Qualify: 17th [Sprint grid: 17th] Sprint: 16th [Final grid: 15th] Final: DNS

YUKI TSUNODA
Moments of the Peaks 6

Photo & Report：熱田 護（Mamoru Atsuta）
まとめ：田中康二（Koji Tanaka／本誌）



SPECIAL PHOTO GALLERY
写真家 熱田 護 30年目のグランプリ

モンツァに見た「負けず嫌いが耐える姿」

ザントフォールトから自走でフランクフルトへ戻り、そこからミラノに飛び、3連戦最後のイタリアGPに向かった。モンツァは車速が高いわりに、マシンとの距離が比較的近い。コースサイドに立つとアドレナリンが出て、ついギリギリまで攻めたシャッタースピードで、動きのある写真を撮影したくなる。この週末、ごくわずかな時間だったけれど、日本から応援に駆けつけていた角田裕毅選手のご家族と話すことができた。彼は幼少期から「とにかく負けず嫌いで、ほんの数メートルの駆けっこでも全力だった」そうだ。一方で、いまの彼はシーズン序盤の苦い経験から学び、FP1の走り始めからあえて「自分らしさ」を出さぬように努めている。それなのにモンツァはマシントラブルによって決勝を走ることもかなわなかった。負けず嫌いの角田選手にとって、これまでに経験したことのない凄まじいストレスがかかっていると思う。それでもいまは歯を食いしばり、耐えるしかない。







24 Hours of Le Mans 2021 Postscript

GR010 HYBRID Technical Checkup

5連覇への"戦略的コンサバ"

村田代表のル・マン総括＆見えてきた技術的課題

Interview & Text：
世良耕太（Kota Sera）
Photo：LAT／XPB／TOYOTA



TOYOTA

TOYOTA GAZOO Racing（以下TGR）が今年のル・マン24時間レースで4連覇を達成した18日後、TGRでWECチーム代表を務める村田久武氏に単独インタビューを行なった。念願のル・マン初優勝を果たした7号車も、2位になった8号車も、燃料供給にまつわるトラブルを乗り越えて走り切った。レース終了直後のグループインタビューでは、「燃料ポンプの入口にあるフィルターが詰まっているのだろうと想像しているが、燃料タンクを開けて見ていないので本当のことは分からない」とコメントしていた。何が起きて燃圧が低下していたのかについて、情報をアップデートしていただくことから始めていくことにしよう。

—7号車と8号車を襲った燃料システムのトラブルについて、その後判明したことがあれば教えてください。

村田：燃料ポンプのフィルターに付着物がありました。その付着物はいま、TGR・Eのあるケルン（ドイツ）で成分分析にかけています。目視で確認することも大事ですが、モンツァ、ル・マンと2戦続けて同じ症状が出ているので、成分分析した結果からつぶしにかかる作業をやっているところです。

—モンツァ戦後には、燃料（ガソリンにエタノールを20%混合したE20）中のアルコールにアルミが溶け、それがフィルターで析出したという話がありました。

村田：付着物はたしかにあったので、それがどこから来たのかをいま探している最中です。モンツァ（7月18日決勝）からル・マン（8月21～22日決勝）までは時間がなかったので、替えられ



るものしか替えていません。今回はバーレーン（2連戦：10月30日、11月6日決勝）まで時間があるのと、来年に向けた根絶対策に取り組んでいます。

——初優勝する前は、「1回勝つだけではダメ。本当に尊敬される自動車メーカーになるためには、何回も勝たないと意味がない」とおっしゃっていました。4回連続で勝ちましたが、気持ちに変化はありますか？

村田：4回勝ちましたが、毎回違うトラブルが起きています。本当に簡単には勝てない。レースが終わった直後に思ったのは、ル・マンの神様というのは、毎年まったく新しいお題をチームに与えるということ。そのお題に対してきちんと対処し切ったチームだけが優勝できる。（2019年の）スローパンクチャーもそうですし、今年は燃料タンクと戦わなければなりませんでした。

——19年はセンサーの配線をつなぎ間違えたことがミスジャッジを誘発し、空気が抜けていないタイヤを交換してしまった。そのせいで、レースをリードしていた7号車は残り1時間で初優勝のチャンスを逃してしまった。

村田：今年の燃料タンクの件も、「ピットで修理しよう」と判断したら、その段階でレースは終わっていました。経験していなかったことが起きるので、4回勝ったから楽勝ということはいっさいありません。最後の5分までドキドキしながら見ていました。

——毎回何かあるということは、これからも何かあるということですね。

村田：あると思います。速いクルマを持っていることは最低条件でしかありません。それだけでは絶対に勝てない。

——速いクルマを用意したし、速いドライバーもそろえた。組織も強くした。でも、何かが起きる。

村田：そうです。毎年いろんなことを想定してトレーニングするのですが、しょせん基礎トレーニングでしかない。今年初めて遭遇したのは、どうしたら切り抜けられるのか正解が分からない問題を、クルマを止めることなく対処したこと。地力がついてきた証明かなと思っています。

——エンジニアが担当領域の枠を超えてチャットでアイデアを出し合い、ドライバーの協力のもと、走りながら、燃料が吸えなくなるトラブルに対処した。しかも、徐々に悪化する症状に合わせて対処法を変えていった。

村田：（燃料ポンプのフィルターを）交換したらレースは終わってしまうので、交換せずに切り抜けるにはどうすればいいかという、新しい次元の課題でした。

——7号車が優勝したことについては感慨がありますか？

村田：チームとしては、7号車にも勝ってほしいと思っていました。12年のWEC参戦以来、7号車と8号車、両方のクルーがいろんな苦労を味わいながら、互いに励まし合ってきました。ただ、ル・マンに関しては8号車しか勝てていなかった。7号車に対して恣意的に何かするというより、勝ってほしいという気持ちはありました。

——そして、ようやく勝った。

村田：レースなので当然ですが、8号



TOYOTA

車（S・ブエミ／中嶋一貴／B・ハートレー）のドライバーやクルーだって優勝したいに決まっています。だけど、7号車の優勝を素直に喜んでいました。今回の燃料トラブルは8号車のほうが症状はひどかったんです。その8号車で確立した対処法を7号車（M・コンウェイ／小林可夢偉／J・ロペス）にきちんと渡している。8号車が対処法を見つけなければ、7号車の優勝はありませんでした。

――村田さんがいつも言っている〝ワンチーム〟での勝利ですね。

村田：ル・マンではレースが始まる前にいつも、「ワン・ツー・フィニッシュで終わることがチームとしての最高の結果だ」とみんなに言っています。今回も言いました。ワン・ツーというのは、チーム内でムダな諍いはせずに、一丸となって最高の結果を求めるという意味。7号車と8号車のどっちが優勝するかは神様が決める。とにかく、チーム一丸となってル・マンに挑み、最高のポジションを確保しようと。今回の勝利も、チーム全体で勝ち獲った最高の結果。7号車が勝ちましたが、〝オレたちの勝利〟です。

――最後のピットストップのときに時間調整をして、7号車と8号車のランデブー走行を演出しました。村田さんはああいうことをするタイプではないのに、と思いながら見ていました。

村田：あれはピットウォールにいるレースエンジニアが決めてやったことです。僕は「最後まで持つかな、持たないかな」とドキドキしながらピット裏にいました。とても演出に気を回す余裕はありませんでした（笑）。

――16年の例もありますからね（トップを走る中嶋一貴の8号車が、残り5分で突如失速）。

村田：7号車が勝てて、世界のみんながハッピーだったんじゃないですかね。可夢偉は海外にもファンが多い。「速い可夢偉が勝ててよかった」という声はあちこちから耳にします。

――17年に記録した3分14秒791の衝撃は相当に大きいと思います。

村田：僕は知らなかったのですが、ジャッキー・イクスさんのポールポジション獲得回数（5回）まであと1回だと。記録に並べば可夢偉もレジェンドになる。その意味でも、勝ててよかったと思います。

走り切ることを主眼に

――可夢偉選手が今年の予選で記録した3分23秒900については、どのように捉えていらっしゃいますか？　今年から導入されたル・マン・ハイパーカー（LMH）は昨年までのLMP1・Hに比べてモーターの出力は抑えられ、車重は大幅に重くなっています。でも、12年にTS030ハイブリッドが予選で記録したタイム（3分24秒842）よりも速い。

村田：自分たちがずっとTS050ハイブリッドで磨いていったときに、一番出たタイムが3分14秒791でした。空力も含め、いろんな性能を磨き上げた結果、14秒台まで到達した。その10秒落ちという認識です。エンジンの馬

ハイパーポールでは想定以上のタイムを出せた



ハイパーカーのレースペース（自身ベスト50周の平均ラップタイム）

1	小林可夢偉（#7）	3'30"328
2	セバスチャン・ブエミ（#8）	3'30"402
3	ホセ・マリア・ロペス（#7）	3'30"673
4	マイク・コンウェイ（#7）	3'30"780
5	ブレンドン・ハートレー（#8）	3'30"797
6	ニコラ・ラピエール（#36）	3'30"847

ハイパーカーの各ドライバー自身ベスト50周の平均ラップタイムを比較したもの（上位６人）。可夢偉が７号車のペースセッターだったことが分かるはず。ベスト10周、ベスト30周の平均ラップタイムでも可夢偉がトップだった。（出典：AUTOSPORT.COM）（as）



７号車はレースが折り返し地点を過ぎると、８号車に対するリードを30秒以上に拡大。だが、残り６時間を切ったころ、８号車に燃料ポンプのトラブルが発生。スティントを短くしながら解決策を探り続けた。（as）

TOYOTA

力は上がりましたが、ハイブリッドの出力は落ちています。予選のタイムに関しては、可夢偉マジックもあります。タイヤを温めた状態でアタックできた予選と、きちんと温められない予選では、ラップタイムがものすごく変わってくる。可夢偉はそういうところがうまいのかもしれません。

——ドライバーに負うところも大きい。

村田：コースに出すタイミングを計るエンジニアの判断と、タイヤの温度をピンポイントで最適なところに持っていけるドライバーの能力、あとは純粋にドライビングスキル。これらが複雑に絡むので、ル・マンの予選は本当に難しいと思います。

——3分14秒台という高い山の頂を知っているので、23秒台は5合目あたりの感覚ですか？

村田：いやいや、チームが予想していたラップタイムより速かったですよ。

——LMP1時代とLMHとでは、スピードプロファイルはどのように変化しましたか？　TS050ハイブリッドの時代は、コーナー立ち上がりで最高300kWのモーターのパワーを367kW（500ps）のエンジンパワーに上乗せして、最高速まで短時間に達する走らせ方でした。

村田：LMHのモーター出力は200kW。エンジン単体の出力は500kW（680ps）です。モーターとエンジンを合計したときの出力も500kWです。瞬時も含めて合計出力は下がっているし、車両重量は重くなっています（20年ル・マンのTS050＝895kgに対し、1040kg）。だから当然、最高速に達するまでの時間は遅くなります。空力では、ダウンフォース量が足りていないので、コーナーはゆっくり回らないといけない。クルマが重いぶんだけ、ブレーキも長くかけないといけない。ゆっくり車速が上がって早めにブレーキを踏み、ゆっくりコーナーを回ってゆっくり立ち上がっていく。どちらかというと、フォーミュラ系からGT系に近づいたようなスピードプロファイルになっています。でも、悪いことばかりではなくて、ブレーキを長く踏むのでローターからの発熱量が大きくなり、タイヤを温めてくれる。去年までの僕らのクルマはタイヤコンパウンドの発熱に相当苦労していました。今年のル・マンは気温が低く、レースを通じてソフトローテンプという低温サイドのコンパウンドで走ったのですが、ものすごく安定して走ることができました。

——たしかに、悪いことばかりではないですね。でも、LMP2やLMGTEとのスピードの相対差が小さくなり、バックマーカーの処理に苦労するようになったということはありませんか？

村田：いやいや。去年まではあっという間に追いついて、ブーストが切れるまでに抜かなければならなかった。そういう慌ただしさがなくなったので、ドライバーはラクだと言っています。（LMP2やLMGTEより）馬力はあるので、ゆっくり抜いていける。判断する時間が少しとれるという意味において、精神的にラクかもしれません。

——去年までは1周あたりエネルギー放出量が8MJに規制されていました。

LMHは規制がありませんが、モーターによる回生エネルギーは多ければ多いほど効果的なのでしょうか。

村田：規則上というより、レース戦略で考えています。ル・マンでは1スティントで12周したい。ピットイン回数を減らしたほうが、24時間の平均車速は上がるからです。そう考えたときに、もうちょっと燃費運転しようとか、いまは燃費を気にしなくていい、という会話をしながら走っていました。モーター回生をとるより、コースト運転をしてガソリンを使わないようにする走り方です。ブレーキ時間は長くなっているので、モーター回生はブレーキングで充分とれます。

――LMP1時代はバッテリーを高耐熱化したり、サイクル寿命を延ばしたり、モーターは低損失化を進めたりといった開発を進めていました。LMHになってもそうした開発をやめるわけではないという話でしたが、GR010ハイブリッドのハイブリッドシステムに関し、技術面の進化でお話しいただけるようなことはありますか？

村田：（TS050までの前後2モーターに対し）今年は1モーターになって初めての年だったので、技術的なチャレンジよりも、まずはきちんと戦闘力を発揮して24時間走り切れることを主眼にハイブリッドシステムを組んでいます。とくにフロントMGUは"マルシン"（新設計）ですし、電池も去年までほどの容量は要らない。その電池はレギュレーションで助手席側に載せられなくなり、燃料タンクの下に載せています。

――電池の搭載場所に関してはF1の規則と同じですね。

村田：高さ方向の寸法制約など、今年のクルマに載せるためのいろいろな制約があったので、内容物を攻めることはせず、新しいパッケージできちんと戦闘力と寿命を出すための開発をしたのが正直なところです。同時に攻めてしまうと不具合が起きますから。

――LMHでは22年にプジョー、23年にフェラーリ、IMSAのLMDhではアウディ、ポルシェ、BMW、キャデラックなどが参戦を表明しています。先に開発して熟成する強みがある一方で、相手の出方を見て開発できる後発の強みもありそうです。

村田：ハイブリッドシステムも空力も、新車を出して5年間で1回アップデートすることが可能です。どのタイミングでアップデートするのがいいのかについては検討中です。23年以降は競争が激化していくと思うので、23年にアップデートするのか、22年に入れて1年間信頼性を高めるのか。どうするのが我々のアベレージの戦闘力を上げられるのか、検討しているところです。

――見た目が変わる可能性もある。

村田：コンセプトと性能向上は別の話です。コンセプトごと変えてしまうと、それまでのデータがムダになり、もう1回やり直しになりますから。

――LMP1にかわってLMH規定が導入されましたが、新しい時代が始まった実感はありますか？

村田：いままでは純技術開発競争でし

アップデートは来年か23年か、タイミングを模索中

XPB



去年までのTS050 HYBRIDでは立ち上がりでの圧倒的な加速でタイムを稼いでいた。今年はドライバーから、軽いLMP2に置いていかれるというコメントもあったが、意外にも苦しいということではなかったようだ。(as)

た。各メーカーが自分の会社が持っている技術力を競い合わせることがレースの勝敗につながった。これからのレースは、純粋に抜きつ抜かれつに焦点が当たる。それを行なううえで、各メーカーがスタイリングであったり、パワートレーンレイアウトであったりと、いろんなコンセプトを選択することができる。そうして、最終的にBoPでアジャストする。それがひとつ。もうひとつは、FIAとACOが手を握ってWECが誕生し、今度はアメリカのIMSAと手を握った。ある意味、スポーツカーカテゴリーのグローバルスタンダードが出来上がりました。世界中で戦っているいろんなメーカーやチームが、年に1回ル・マンに集まって世界一を決めるレースをする。かつてのポルシェ962Cのように、独立系のチームがクルマを購入してレースに出ることも可能になりました。スポーツカーレースの新しい時代が始まったと言えるでしょう。ものすごくいいことだと思っています。

——村田さんも含め、そういう方向にしようと働きかけてきたわけですよね。

村田：はい。チップ・ガナッシやペンスキーといった、懐かしい名前が出ています。僕らアメリカにいたとき（CART〜インディカー時代）にコテンパンにやられた相手です。チップ・ガナッシさんとは一緒に仕事をしましたが、本当にプロフェッショナルで強い。

——感慨がありますか。

村田：いや、怖い。本当に強敵です。

——LMHやLMDhはメーカーごとにいろんなコンセプトを選択することが可能ということですが、プジョーやキャデラックはリヤウイングのないコンセプトを披露しています。

村田：あれは新しいカテゴリーのひとつの特徴です。イメージで言うと、LMP1のときのようにL／D（空力効率）を6とかに持っていこうとすると、そこらじゅうで効率を上げなければいけなかったので、デザインに自由度はありませんでした。今度は絶対ダウンフォース量は必要なのですが、L／Dが3とか3・5の世界なので、デザインに振ることが可能です。自由にやっていい。床下できちんとダウンフォースを出し切れば、上物は自由です。

——前後のバランスを調節する点でどうかな、と思いますが……。

村田：レースでは路面のミューが変わるし、風向きも変わる。リヤウイングがあったほうが、条件の変化に対してアジャストしやすいのは確かです。

——GR010に遊びの要素は入っているのでしょうか。

村田：何もないです（笑）。

——真面目に作ったのですね。

村田：愚直と言ったらヘンですが、ラテン系の要素は今回入っていません。

——空力パッケージは年間1仕様しか認められていませんが、ル・マン寄りにして、残りのサーキットでは我慢するような合わせ方なのでしょうか。

村田：いいえ。ル・マンはほかのサーキットに対して極端に外れたところにいるので、ル・マンに合わせると、ほかでレースできなくなってしまう。だから、今年のル・マンに関して言うと、自分たちが持っているエアロパッケージの一番ダウンフォースが出せる仕様で臨みました。オン・ザ・エッジで24時間は無理です。目一杯ドライバーが頑張って走れるタイムの4秒落ちくらいで走らないと、どうしてもアクシデントが起きる。

——できるだけ速く走れるようなクルマを仕立てておき、ドライバーに余裕を持たせたい。

村田：レースでのアイデア





LAT

残り15分を切り、トヨタは2台をピットへ。8号車が先に給油を終了。7号車のピットインと給油を待ち、7号車（可夢偉）が前、後ろに8号車（一貴）の順でピットアウト。並んでチェッカーを受けた。後続との差もあることでできた演出だった。（as-web／as）



TOYOTA

ルラップでは3分27秒くらいの数字が出るのですが、GTのあいだを縫いながらその数字を出すのは無理です。だから、実際には3分31秒くらいで走っていました。かつてはアイデアルラップのすぐ近くで走らせないとまわりについていけなかった。それで自滅していました。

――バーレーン6時間と8時間が残っています。展望を教えてください。

村田：車重が重くなったのと、後輪を駆動するエンジンの馬力が上がったからだと思うのですが、今年は去年まで使えなかったミディアムコンパウンドが使えるようになりました。去年はソフトのロー側も使いづらかったし、ミディアムも使いづらかった。タイヤの選択肢に関してはラクになりました。

――本来であれば、その前に富士6時間が予定されていたのですが、残念ながら中止になりました。

村田：残念です。WECのオーガナイザーの人たちも「本当に残念だ」と言うんです。僕が日本人だからそう言ってくれるのかと思って、「なぜ？」と理由を聞いたんです。そうしたら、日本のファンは最高だと。どのチームに対しても分け隔てなく紳士的に応援してくれるからだと。それに、長いレースのあいだ、ずっと応援してくれると。本当に残念がっていましたし、「来年はなんとしても帰ろう」と言ってくれています。

――「帰ろう」って言ってくれるのがありがたいですね。

村田：純粋にうれしいですね。

いまは以前に戦った強敵たちの参戦に備えている



TOYOTA

H.Matsumoto



2003年のディクソン以来となる、25歳以下のチャンピオンが誕生した。スペイン人初の王者だ。「まだ信じられない。チャンピオンになれたなんて……。“スーパーハッピー”だ。自分たちが達成したことの意味や大きさをまだ把握できていないけれど、また来年タイトルを獲りたい。そう思っている」と笑顔でアスタートロフィーを掲げた。

最終戦ロングビーチ
オーワードの無念のリタイア

パロウが盤石のレース運びで参戦2年目に初タイトル

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／INDYCAR

タイトル獲得の現実的な可能性はふたりだけに残されていた。ポイントランキング首位のアレックス・パロウ（チップ・ガナッシ・レーシング＝CGR）と、35点差で同2位のパト・オーワード（アロウ・マクラーレンSP）。決勝レース前の段階での条件は、オーワードの結果にかかわらず、パロウは決勝において12位以上でフィニッシュすればタイトル獲得というもの。パロウが優位な状況となっていた。

オーワードは8番グリッドからのスタート。パロウは10番グリッドから。オーワードは優勝がマストと言えるなかでレースがスタート。オープニングラップのターン1でジェイムズ・ヒンチクリフ（アンドレッティ・シュタインブレナー・オートスポート）をパスして7番手に上がり、すぐ前のシモン・パジェノー（チーム・ペンスキー）を射程圏内で追っていた。ところが、1周目を終えるヘアピンで、彼のふたつ後ろを走っていたエド・ジョーンズがヒンチクリフのインへと強引にダイブし、コーナーを立ち上がろうとしていたオーワードに追突。これでオーワードはスピンして最後尾近くまで落ちてしまう。この後、さらにドライブシャフト破損のトラブルに見舞われ、リタイアとなった。

「ロングビーチでは自分たちの望んでいた結果にはならなかった。しかし、我々は素晴らしいシーズンを送ることができた。チームにとって念願だった初勝利を挙げ、さらに1勝を積み重ねた。ポールポジションも複数回獲得した。チーム全体がそれらを誇りと感じ

H.Matsumoto



H.Matsumoto





INDYCAR

1ホールショットはニューガーデン。だが、ハータが驚異的な速さで優勝へ突っ走り、ニューガーデンの一縷の望みを打ち砕いた。ハータは予選Q1でウォールにヒット。サスペンションを曲げてQ2進出を逃していたが、14番手スタートから前を行く全員を攻略。第15戦ラグナセカからの2連勝、シーズン最多タイとなる3勝目をマークした。2オーワードがリタイアする原因となった序盤の混乱で、パロウもフロントとリヤに接触があった。幸運にも、これによるダメージはなかったようだ。3「私たちを応援してくれたすべての人々に感謝したい。"パト・ファン"はロングビーチだけでなく、どのサーキットにもたくさん来てくれていた。彼らからエネルギーをもらっている」とレース後のオーワード。(AeA/as)

INDYCAR Round 16 Long Beach Race
(top 6 + title contenders)

Sep. 26, 2021 | Long Beach Street Course (1.968 mile= 3.167 km)

Pos.	SP	Car No.	Driver	Team	Engine	Lap	Laps led
1	14	26	Colton Herta	Andretti Autosport w/ Curb-Agajanian	H	85	43
2	1	2	Josef Newgarden	Team Penske	C	85	18
3	2	9	Scott Dixon	Chip Ganassi Racing	H	85	1
4	10	10	Alex Palou	Chip Ganassi Racing	H	85	
5	4	22	Simon Pagenaud	Team Penske	C	85	
6	15	27	Alexander Rossi	Andretti Autosport	H	85	
27	8	5	Pato O'Ward	Arrow McLaren SP	C	25	

Chassis: Dallara | Tire: Firestone | Engine: C=Chevrolet, H=Honda | Fastest Lap: 102.469 mph (69.1407 sec) on lap 22 by 5 - Pato O'Ward

INDYCAR 2021 Driver Final Standings (top 3)

Rank	Driver	Pts.	Behind
1	Alex Palou	549	-
2	Josef Newgarden	511	38
3	Pato O'Ward	487	62

決勝レース優勝から10位までのポイント：
50、40、35、32、30、28、26、24、22、20
予選ポールポジション=1、決勝リードラップ1周以上記録=1、
決勝最多ラップリード記録=2ポイント

ていいと思う。来年の我々はとてもレベルの高い位置からスタートを切ることができる。再びタイトルを争うための準備を整えていく」とレースとシーズンを締め括った。

　アロウ・マクラーレンSPは若いふたりを起用。2シーズン目にしてタイトル争いへと食い込み、その進歩の大きさとスピードには目を見張るものがあった。シボレー勢のランキングトップの座はニューガーデンとチーム・ペンスキーに持っていかれたが、4台体制のペンスキーを上回るパフォーマンスを見せ続け、タイトルにより近いところにいたことは間違いない。

　オーワードのリタイア以降、パロウの相手はジョセフ・ニューガーデン（チーム・ペンスキー）となった。彼はパロウから48点ビハインドで最終戦を迎え、わずかに可能性を残していた。それはほとんど実現不可能と言っていい条件だったが、そのひとつであるPP獲得を果たす。最多リードラップを記録しての優勝&パロウが25位以下でゴールという可能性に向けて、レースをスタートからリードしていた。だが、パロウのレースには危なげがなく、突然のメカニカルトラブルにでも見舞われない限り、そこまで順位を落とすことは考えにくかった。優勝したコルトン・ハータ（アンドレッティ・オートスポート w/ カーブ・アガジャニアン）の圧倒的なパフォーマンスの前にその可能性は掻き消され、レース中にパロウのチャンピオンが決まった。

　パロウがインディカー2年目にしてタイトルを獲得できた理由のひとつに、とにかく精神面がタフであることが挙げられる。チャンピオンの懸かったレースでは重圧も大きなものが圧し掛かっているはずだが、冷静さを失う場面はロングビーチでいっさい見られなかった。「僕らはたいてい、スタートよりも順位を上げてゴールしているから、レースでもそうできると思う」と予選後にサラッと話していたとおりに4位でゴール。また、そのポジティブさにも強みがある。インディカーのレース、そしてアメリカが好きでたまらない彼は、そこで活躍できる環境を手にできていることを喜び、深く感謝している。優勝する、チャンピオンになるという目標のために全力を注ぎ込む生活、時間を体全体で楽しんでもいる。夢の実現を信じ、物事が良い方向に進むことだけを考えているようだ。

　ドライビング面では日本のスーパーフォーミュラ（SF）で戦った経験を挙げていた。「SFで戦ったことにはとても大きな意味があった。インディカーを除けば、シングルシーターでレース中に給油があるのは世界でもSFくらい。あのシリーズでは燃費が非常に重要なんだ。それがインディカーでの自分のパフォーマンスに役立っている。競争の激しい選手権で、マシンはインディカーにとても似ているんだ」。

　チップ・ガナッシは、加入初年度に王者となったパロウがスコット・ディクソンの若いころに似ていると感じている。ダリオ・フランキッティがディクソンのチームメイトだったときのように、CGRがシリーズを支配する時代が再び来るのかもしれない。



〝電気砂漠〟で1滴のコスパを求めて。

Dakar 2022
HERE COMES A NEW CHALLENGER!

Audi RS Q e-tron

アウディが内燃機関をジェネレーターとして使うマシンで
2022年ダカールラリーへの出場を決めた
ダカールはもっとも過酷なイベントのひとつ
満足な充電設備のない砂漠での戦いにあえて身を置くが
そのパフォーマンスに勝算を強く感じているようだ

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
まとめ：auto sport　Photo：AUDI

今回のプロジェクトで注目されるのは、やはりパワートレーン。要するに「ダカールで、やれんのか?」ということだ。

アウディRS Q e-tronダカールプロトタイプの心臓部は、昨季までDTMで使われていた2ℓ4気筒ターボエンジンが占める。このエンジンは、GT500車両に搭載されるNREとほぼ同じ規定に沿って作られているが、GT500のエンジンより先進性の面では劣る。アウディは当初、そのエンジンをル・マンで使うことを考えていたが、ダカールラリーで使う道を選択した。エンジンは車輪を直接駆動するためではなく、マシンに搭載されるジェネレーターとして使われる。

アウディスポーツでモータースポーツプロジェクトの開発責任者を務めるステファン・ドライヤーは、「ダカールとなれば、使用環境はDTMとは明らかに異なったものとなる。パワーは450kWから約200kWに下げた。使用回転域は9000rpmではなく、狭いが効率がベストの4500~6000rpm。暑いところでも、寒いところでも、そしてどんな標高でも、可能な限り効率的に作動する必要があるためだ」と話す。「ピストン、インジェクター、ターボチャージャーを最適化し、テストベンチに長時間かけた。その結果、1kWhあたり200gをグッと下回る燃費を実現できた。燃料タンクの最大容量は300ℓだが、できる限り少ない燃料しか積まないようにしたい。もちろん、軽くするためだ」。

エンジン重量を軽くすることは、マシンパフォーマンスに直接的にはつながらないが、非常に重要だ。車輪を駆動するのは、2基のフォーミュラE用電気モーターで、1基が前輪、もう一方が後輪を駆動する。まったく同じ設計の3番目のMGUはエンジンに連結され、エネルギーコンバーターの一部として走行中に高圧電池への充電を行なう。加えて、制動時にもエネルギーを回収。これらのモーターは、FEの2020/21年シーズンを戦ったアウディe-tron FE07に使われていたMGU05をベースにしたもの。それをダカール用に小さい修正を加えた。

バッテリーはアウディがおおいに興味を持っている分野だ。このマシンに搭載されるバッテリーは重さが約370kg、容量が約50kWh。アウディはバッテリー開発に積極的に取り組み、自社内で独自に開発してきている。彼らは、FEのようにシリーズがバッテリーの設計を単一メーカーに限定することに反対の声を挙げ続けてきた。

「搭載バッテリーは、我々がパートナーと開発してきた独自のものだ。我々はエンジニアとして、すべての部品に性能アップの可能性があると捉えている。しかし、駆動系に関してはFEで97%以上のシステム効率を実現しており、そちらには改善の余地はあまり多く残されていない。バッテリーとエネルギーマネジメントで状況は大きく異なる。そこに電気自動車における、もっとも大きな開発の可能性が存在している。挑戦の価値がおおいにあるダカールから学び取ったことは将来の生産車に反映される。いつもと同じく、我々は市販車開発に携わる同僚たちと密接に協力している」と彼は付け加えた。

パワートレーン全体の出力は約670bhp。トルクは未公表だが、非常に高い。ただ、ダカールでその性能をどこまで発揮できるかは未知数。なぜなら、これまで誰も電気自動車で長距離ラリーを走ろうとは本気で考えてこなかったからだ。ステージはどれも長く、充電インフラなどは存在しない。



Audi RS Q e-tron (Dakar 2022) specifications

Vehicle	Vehicle type	Cross-Country Rally Car (Category T1E – alternative drivetrains)
	Chassis	Steel tube frame in combination with structural components in carbon/cylon fiber composite
Drive train/ transmission	Type	All-wheel drive with electrically driven axles
	E-drivetrains on the axles	One Audi MGU05 from Formula E per axle
	Output	Total system power under 300 kW*
	Transmission	One single-speed racing gearbox per axle, including limited-slip differential (software-based), virtual center differential with freely selectable torque distribution on front and rear axle
	Battery	High Voltage Battery System (HVBS), approx. 370 kg (wet), lithium-ion cells, usable battery capacity approx. 52 kWh, charging with max. 220 kW while driven through energy converter
	Energy converter	2.0 liter four-cylinder turbo engine from the DTM coupled via a shaft with a generator (Audi MGU05 from Formula E) Speed- and torque-controlled generator operation at the energy converter's maximum efficiency with intelligent battery charging and energy management
Electrics	On-board voltages	12V/48V/800V
	System control units	Bosch ECU MS 7.4, Bosch VCU MS 50.4P
	Power management	Bosch PDM32
	Data Logger	4 x Bosch C 80
	Driver/Co-driver Display	2 x Bosch DDU 10
	Lights	LED head lights and tail lights

* Regulations not finalized　電子制御関連部のみ抜粋しています。

サウジアラビアの砂漠の真んなかで電気自動車を充電するのは無理だ。アウディは各ステージ終了時に"ビバーク"でフル充電する計画だが、いかにして行なうのか、まだ決定には至っていない。いずれにしても、サポートトラックに発電機を搭載するというものではない充電形態を模索中だ。「充電にはできるだけ代替エネルギーを使うよう努力する」（ドライヤー）。

　このイベントは、アウディのエンジニアにとても大きな挑戦を強いるものだ。マシンのパワートレーンのかなりの部分は、ダカールのような過酷な環境を想定した設計ではない。細かい砂、川、ジャンプ、岩など、ダカールに出場するマシンはこれらすべてに対応しなければならない。サーキットレースで仕事をしてきたエンジニアたちにとっては非常に異質な環境だ。

「ジャンプもあるし、砂に埋もれてしまうこともある。障害に遭遇するのが当たり前。我々のドライブトレーンは、そうした特殊な用途のために開発されたものではない。これらのさまざまな負荷に耐え切ることのできるコンポーネントとすることは、我々にとって大きなチャレンジだ。とにかく信頼性がもっとも重要だが、頭痛のタネになるような部品はとくにない。我々の夢は、代替パワートレーンでダカールを制覇した最初のメーカーになることだ」と、ドライヤーは慎重ながら、野望を隠していなかった。

　電気自動車における最大の問題点のひとつとして、高温で機能しにくいことがある。モーター、インバーター、バッテリーが非常に熱くなってしまうため、高温のコンディションは厳しい。コンポーネントに砂が侵入しないよう密閉するため、これらのコンポーネントはカバーがなされている必要があり、それが冷却を難しくする。

　MGU、インバーター、1速のトランスミッション、ディファレンシャル、スリップクラッチなど、一部のコンポーネントを守る試みとして、これらはすべて入念にシールのされたアルミ製ハウジング内に収納されている。MGUやインバーターの内部構造は強化され、冷却能力をアップ。フロントとリヤのアクスルは連結されていない。WRCで見られるようなセンターデフの機能はソフトウェアが制御する。実際、マシンに搭載されるソフトウェアは開発がもっとも難しいエリアだ。アウディはクルマを作り上げることや必要な部品について、非常に過酷なル・マンから、負担がそこまでではないFEに至るまで、豊富な経験を有している。しかし、エンジニアたちが一度も見たこともないような路面で使うソフトウェアの開発は初めてとなる。

「サーキットでは、コース、レース形態、対戦相手、どの要素に関しても充分な知識がある。これらすべてを知っ





パワートレーン関連などの部分は残念ながら公開されていない。すでにテストは始まっており、最初のシェイクダウンテストはドイツにある彼らのテストコースで実施、9月中旬にモロッコの砂漠でも行なった。（S.C/as）

Dakar 2022 HERE COMES A NEW CHALLENGER!





ているから、長時間をシミュレータで費やし、最大限の準備をすることが可能だ。ダカールでの我々は、多くの予測できない状況に対応しなければならない。そのためにも、ソフトウェアは非常に大きな課題だ」（ドライヤー）

　アウディがソフトウェアを正しく理解し、部品が競技中に直面するストレスに耐えることができれば、電動のパワートレーンでマシンを走らせることは、従来のパワートレーンに比べて大きなアドバンテージとなる。

「ドライブトレーンは非常に効率的だ。砂地をゆっくり走っている限り、温度の問題を心配する必要はない。しかし、結局のところ、起こり得るすべてのコンディションで、電動ドライブトレーンのコントロールはかなり容易だ。最大トルクは回転数ゼロから利用でき、砂漠を走っていようが、ジャンプをしていようが、緻密に制御できる。気圧、外気温、湿度などの外的要因による影響を受けにくい。ラリーを通してフルパワーで使用できる。内燃機関よりも安定感が高い」とドライヤーは説明する。

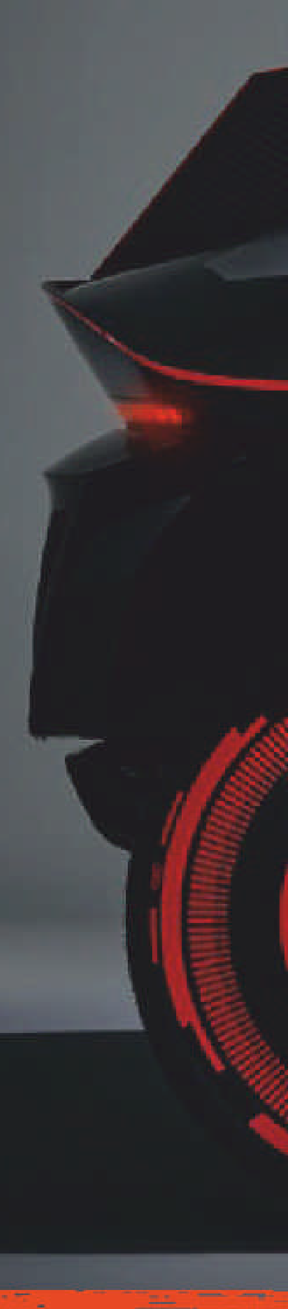
　このように、アウディからはかなりの自信が感じられる。だが、ひとつ忘れてはならないことは、フォルクスワーゲンがダカールの自動車部門で優勝するまで6回の挑戦を費やしたということだ。それを充分に理解し、新しいコンセプトのマシンでいきなり成功を手にすることを過度に期待すべきではないと考えるべきだろう。とはいえ、彼らにとっては電気自動車をもっとも過酷なオフロードの環境に投入することのほうが、勝利よりも大きな価値があると言えるかもしれない。そしてそれは、長距離走行が可能なハイブリッドシステムの価値にハイライトを当てることにもなる。そして、後者がもっとも重要なポイントとなりうるだろう。ヨーロッパでは、ほとんどの自動車メーカーが電気自動車への移行を進めているが、充電環境の整備はあるべき姿よりも大幅に遅れている。そのような状況では、多くの電気自動車が自分のための発電機を搭載しておく必要があることになるかもしれない。

バッテリーはアウディ独自開発 自由度の高さも参戦理由だが 問題は砂漠での充電方法か



Audi RS Q e-tron

アウディは今回のプロジェクトで、「Qモータースポーツチーム」とパートナーシップを組んでいる。Qモータースポーツはスヴェン・クヴァントが設立。彼は三菱のモータースポーツで2002～04年に責任者を務め、当時の三菱でダカール2勝を挙げた。クヴァントが10年に立ち上げ、指揮を執るXレイドのチームは、21年までにダカールで6回の優勝を記録している。



［不定期連載］レーシングドライバー

第7世代インタビュー ―― 11



第7世代

日本のレーシングドライバーの年齢と、その活躍した時期から、本誌が独自に世代分けしたうち、最も新しい年代のこと。本企画は、この第7世代のなかから、すでに台頭しつつあるドライバーをピックアップしてインタビューする。

――SUGOでのGT500初優勝、おめでとうございます。

松下信治（以下、松下）：鈴鹿ではGT‐R勢が速かったのに、自分たちだけが遅くて本当に悔しかったので、バウンスバックという意味でも余計に優勝できてうれしかったです。厳しい状況に立たされていて、ニッサンも僕に期待してくれていたのに、結果を出してなかったので、（うれしさが）さらに濃縮されたのかもしれません。

――平峰一貴選手によると、松下選手の目に涙が見えたようですが？

松下：僕は泣いていません。あいつは泣いてましたけどね。僕、自分のレースで泣いたことがないんです。あとで聞きましたが、僕が走っていた前半、17号車に隙をつかれて抜かれたとき、星野（一義）さんの横に座っていた一貴が殴られたみたいで。『勘弁してくれよ、俺ちゃうで』って、（うれしそうに）ぼやいていたらしいです（笑）。

――それは完全にとばっちりですね。優勝後のインタビューでは『星野さんに（予選日に）怒られました』と言ってましたが、それはなぜですか？

松下：僕は自分が思ったことをエンジニアとすべてシェアするので、結構言い合いになることもあるんですけど、

松下信治

好きだから。

将来を嘱望された若き逸材が、その進化の途上でメーカーを移籍する
義理人情を重んじる日本において、その姿は異質に見える
ホンダでF1を目指していた松下信治が、今季ニッサンに移籍した理由はシンプルだ
ただただ「フォーミュラでレースがしたい」「優勝争いしたい」
それが「好きだから」

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／XPB

Nobuharu Matsushita ● 1993年10月13日生まれ

2011	フォーミュラピロータ・チャイナ（シリーズ4位）
2012	FCJ（シリーズチャンピオン）
2013	全日本F3（シリーズ5位）
2014	全日本F3（シリーズチャンピオン）
2015	GP2（シリーズ9位）
2016	GP2（シリーズ11位）
2017	FIA F2（シリーズ6位）
2018	スーパーフォーミュラ（シリーズ10位）
2019	FIA F2（シリーズ6位）
2020	FIA F2（シリーズ15位） スーパーフォーミュラ（シリーズ15位） スーパーGT・GT300（スポット参戦）

それを聞いていた星野さんに『そんなことやっていても埒が明かない、お前らいい加減にしろ！　いいから黙って速く走れ』みたいに言われたんです。自分たちとしては、ディテールにこだわってやっているという思いもありましたけど、全体を見ている人の『そんなこと言ってないで、いまあるものでやるしかないだろ』という考えも一理あり、『たしかに』と思いました。

――松下選手はヨーロッパでの経験が長かったわけですが、ひたすら理詰めでクルマを作っていくヨーロッパとは少し異なるアプローチですよね？

松下：そうですね。精神的な部分で日本の古き良きところが、まだあのチームにはあると思います。星野さんがいるおかげで、雰囲気とかやる気を大事にしたりとかね。『気合いだ！』っていうところはヨーロッパにはまったくなく、いまだに残っているのは逆にいいですし、そんな星野さんのチームで勝てたのは本当にうれしかったです。

――体育会系的な雰囲気に、ヨーロッパ生活が長かった松下選手がなじんでいるのが意外です。

松下：田中弘（ひろむ）さんのチームでF3を走っていたときも、思いきり体育会系だったので、僕は両方の世界を知っているつもりです。F3でチャンピオンを獲ったレースが、3位だったんですけど、喜んでくれるかなと思ってニコニコしながらピットに戻ったら、みんなトラックのなかで正座しているんです。どよーんとした雰囲気で、僕も弘さんに『座れ』と言われて。これって怒られるの？　と思ったらやっ

 S.Tamura

やはり優勝争いをして勝つのは最高 レースをしていてよかったと実感

ぱり怒られた（笑）。『お前、3位ってどういうことや!』って。レース界最後の体育会系チームだったんじゃないですかね。

――しかし、松下選手の言葉の端々に星野監督に対する想いが感じられます。

松下：大好きですね、たぶん。星野さんは本当にもう、お金とかじゃないんですよ。勝つためだったらモノコックを新しいものにするとか、躊躇なくやってきた人だと聞いていますが、それが言動に表れているし、勝ったらすごい喜び、負けたらめちゃくちゃ怒る。こんなにハッキリした人はあまりいないなと思うくらいで、面白いです。

――だからこそ、優勝して星野監督が喜ぶ姿を見てうれしかったと？

松下：そうです。認められたいという思いがドライバーとしては絶対にあると思いますが、いいキャラクターとかそういうことではなく、ただ速さで認められたい。そのためには結果を出すしかなかったので。

――優勝するまでに少し時間がかかったようにも思いますが、何か理由はありましたか？

松下：GT500は重いクルマでもあるし、ふたりでセットアップを決めていかなければならないので。相方のコメントが自分とは違うときもあったし、そういう意味で自分の思ったようにいかないんだなと思いましたね。

――平峰選手とは、ドライビングやセットアップに関してどのような違いがあるのでしょうか？

松下：僕のほうがイケイケで奥まで突っ込んでいくタイプです。フォーミュラって限界が高いのでそういう走り方になるんですが、一貴はGT乗りなんですよね、走らせ方が。どうしても僕のほうが高負荷になってしまい、高負荷に対してクルマを作っていくためには硬くしたりとか、クルマが動かないようにするんですけど、負荷が少ない走り方に対してはある程度動かさないといけない。エンジニアもそれに戸惑い『どっちをとったらいいんだ』みたいになって。僕がちょっと迷惑かけている部分も、正直ありました。

――それを変えていったと？

松下：どちらかというと、しっかり高負荷をかけられるクルマにしてもらい、タイヤもそういうようにしていきました。まずは予選で前に行こうということです。僕がQ2を担当するので、飛び込んで稼げるようなクルマになっていった感じですね。もちろん、僕だけのためにクルマを作ったわけではなくて、ふたりで作っていきました。

――松下選手がタイムを出しやすいクルマになりつつあるのですね？

松下：でも、まだまだですね。今回は軽いこともあったし、タイヤも良かったので、そこに助けられました。

GP2時代はやり切った

――フォーミュラのイメージが強い松下選手ですが、スーパーGTも楽しんでいるように見えます。

松下：優勝争いをできるレースというのは、僕にとって生きがいなんです。SF（スーパーフォーミュラで）は頻繁に感じることができるその感覚を、今回GTで初めて感じました。やはり優勝争いをして勝つのは最高だし、レースをやっていてよかったなと実感しました。僕のなかではそれでもやっぱりフォーミュラなんですけど、力を入れている割合は平等に近いです。

――松下選手にとってフォーミュラと

XPB



GP2／F2時代は、ルクレール、ガスリー、ラティフィなど、後のF1ドライバーたちと競り合った。のべ5年の挑戦で7勝し、表彰台は14回登壇。「厳しい道だったけど、逃げなかったので、そこは自信につながった」と松下。



誰もが認める体育会系の田中監督（手前右）の下で、全日本F3を2年間戦った。初年度こそ未勝利だったが、2年目に覚醒してチャンピオンに。その最後のレースで怒られ、「すごいチームだな」といまでも思うとか。

T.Ogasawara



T.Moriyama

GT第５戦SUGOで勝利。前半担当の松下は、平峰のトップチェッカーをサインガードで見届けた。５年ぶり優勝のインパルに対し、松下自身も国内では14年以来の優勝。感無量の星野監督と、笑顔の松下が対照的。



S.Kusakai

は何でしょうか？

松下：生きがいです。

――そのフォーミュラで世界に挑み、Ｆ１にあと一歩のところまで迫りましたが、松下選手にとってＧＰ２、Ｆ２での日々はどのようなものでしたか？

松下：Ｆ１に対しての、二十数年間のチャレンジでした。あのときは本当にＦ１しか見ていなかったし、Ｆ１に行くことしか考えなくて良かった。そんな経験をできたドライバーってあまりいないんじゃないかと思いますし、本当に幸せでした。

もちろん、目標を達成できなかったのはめちゃくちゃ悔しい。でも、最後まで、運が尽きるまで走りきったのは皆さんもご存じだと思いますし、自分で言うのもなんですけど、格好いいことをしたと思っています。自分がやりたいことを全うしたというのは、これから先一番大事なことだと思います。厳しい道だったけど逃げなかったし、自分に嘘をつかなかったわけですから。

――松下選手は弱気になったりすることはあるのですか？

松下：人間なのでもちろんネガティブになったりすることはありました。でも、いろんな人の助けがあったし、最後には自分でひっくり返すこともできた。だから、あきらめるというか、自分から降りるようなことは絶対にないです。なぜかというと、やっぱり『好きだから』なんですよ。好きであれば、厳しいこともつらいことも絶対に乗り越えられると思うんです。だから、これから先も『好き』という思いを大切にしていきたいと思います。

――他人の目をあまり気にせずに行動する松下選手ですが、ＳＮＳ等の批判は気になりませんか？

松下：まったく気にならないですね。アンチとかって、客観的に言っている人もなかにはいるんです。GP2時代も、『3年目で結果が出せないんだから当然の措置だ。日本に帰れバーカ』みたいなことを書かれましたが、『まあ、たしかにそうだな』と僕自身も思ったので。正論を言ってる人もいるんです。だから、たまにリツイートすることもあります。『あなたが言ってることは正しいです』みたいにね（笑）。

――自分の性格を表現すると？

松下：単純じゃないですかね？　本当に。あと気分屋です。自分にとってはレースがすべてですから、星野さんと一緒と言ったらおこがましいですが、勝ったらめちゃくちゃ喜ぶし、負けたらめちゃくちゃ怒る。星野さんを見ているとすごくうれしくなりますし、そ



のまんまですね、僕も。子どもと同じで、人に勝つのがうれしくて負けるのが嫌いって、ただそれだけです。

―そういう意味では、昨年スポットでGT300に乗り、GT500に次々と抜かれながらレースをしたのはつらかったのでは？

松下：めちゃくちゃむかつきました（笑）。GT500の連中がみんなパッシングしてくるわけですが、ほんと『このやろう！』と思いましたね。

SFは優勝を狙える位置にきた

―話を戻しますが、GP2とF2を3シーズン戦い、2018年に帰国してSFに参戦したときはどのような気持ちでしたか？

松下：あのころは自分が幼かったというか、正直なところ日本に戻されたという感覚でした。F2まで行ったのにF1への道を閉ざされ『こんちくしょう』みたいに最初は思っていました。でも、本当にF1しか見ていなかったし、SFで絶対に結果を出して早く戻ってやるという気持ちでした。正直なところ、あのときはSFに対してあまり思い入れがなかったかもしれません。

―ヨーロッパへの再挑戦を経て、昨年途中からSFに戻ってきました。

松下：やはりフォーミュラは自分にとって生きがいですし、いま僕が走れるフィールドはSFです。SF19は本当に素晴らしくて、速いし乗っていてとても楽しいです。F1もテストで乗りましたが、いまのSFはたぶん、タイヤに関してもF1レベルだしダウンフォースもすごく高いので、F1以外でSF以上のクルマはないと思います。それだけに、GTと比べるとお客さんが少ないのが残念だし悔しいですね。僕はまだSFで一度も勝っていませんが、SFの優勝の価値とGT500の優勝の価値って、僕からしたらやっぱりSFのほうがあるんです。

―1台体制で、しかも2戦目からの出場ながら今年すでに3位が2回です。

松下：戦力的にはまだまだ成長しなきゃいけない部分はあると思いますが、やっぱり楽しいですね。1台体制ではありますけど、みんなが僕を信じてやってくれていますし、ある意味自分が思うようにチームが動くので。僕が間違っていたら思うように速くならないでしょうけど、みんながいろいろ考えて正しい方向に導いてくれています。

―ベテランの田坂泰啓エンジニアが途中からチームに加入し、クルマの戦闘力も上がっているように見えます。

松下：田坂さんは本当に昭和な人で、データとかあまり見ないんですよね（笑）。たとえば、抽象的に『もっとフロントをパキッとさせたい』とか言うと、『パキッとね、分かった』って直してくれるんです。僕の表現で、ここまでクルマを正しい方向に持っていけるのは、すごいセンスだと思います。まあ、もう少しだけデータを見てほしいですけどね（笑）。

―3位表彰台の第5戦もてぎでは、レース後に笑顔が見られました。

松下：もちろん勝ちたかったですが、優勝を狙う戦いができたのはうれしかった。シーズンの最初は出られなかったし、テストもできなかったですが、



同じことをしているライバルたちと競って勝つ
これ以上にうれしい、楽しいことはありません

ようやくシートをゲットし、遅れて苦戦していた部分を毎戦詰めていって優勝を狙えるところまで来たので。

——ホンダとニッサンという、メーカー間の垣根やしがらみを乗り越えてのSF参戦は大きな話題でしたが、スーパーGTでニッサン陣営に加入した経緯を、あらためて話してもらえますか？

松下：オートスポーツには全部話しているので、いまさら新しい話はないですが、簡単に言えば、自分は最高峰のレースに出たいと思っていて、GTは300ではなく500と思っていたんです。それに対してのベストなオファーをニッサンからいただいたので、選んだかたちです。『どうしたら一番楽しいのか』ということしか考えていないので、将来を見据えてとかは、いまの僕は考えていません。だから、結構単純に決めました。

——ホンダの育成ドライバーが、ニッサンのGT500に乗ったことが議論を巻き起こしたわけですが、海外ではそのあたりどうなのですか？

松下：トレード、トレードですよ。レッドブルにいた（カルロス）サインツがマクラーレンやフェラーリに行ったり、ダニエル（リカルド）だってレッドブルからよそに行ったじゃないですか。それは当たり前のことです。実力や意気込みのあるドライバーが、政治的な抑制なくレースをできるのが理想だと僕は思います。

——松下選手の件もあり、日本もそういう方向に向かっているように思いますが、来年以降の活動について、何か具体的なビジョンは持っていますか？

松下：まずは国内で結果を出して名を残すことを考えています。ヨーロッパでずっとやってきましたが、いまは、まずは日本で認められたいですね。そして、できるだけ早く名前と速さを認めてもらってから、次のステップ、つまり世界選手権に挑みたいと思っています。シングルシーターにはこだわらず、ハイパーカーとかで、世界を代表するル・マン24時間のようなレースにも出たいです。

——スプリント志向だと思っていましたが、耐久レースにも興味が？

松下：要は有名なレースで勝ちたいだけです（笑）。もちろん、シングルシーターのスプリントが大好きですし、その究極のF1に行きたかったんです。

——インディカーはどうですか？

松下：もちろん魅力的です。でもやっぱり、WECもそうですけどお金がかかるので、タイミングとサポートが大事だと思いますが、それを手にするためにも名を残さないといけない。僕はまだ国内で結果を残していないので、まずはこの1、2年で結果を残し、30歳くらいになったときにもう一度、満を持して世界に行きたいです。

——松下選手にとってレースとは？

松下：なんて言ったら格好いいのか分からないですけど（笑）、レースしかないんですよ、僕には。やっぱり好きでやっていますし、好きなことで好きなところに行けて、同じことをしているライバルたちと競って勝つ。自分にとってこれ以上にうれしい、楽しいことはありません。子どものころの心を大事にして、今もやっています。

S.Tamura

SAN-EI
CORPORATION

書籍『ピット・イン』通販こちらから▼

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第108回

オージーの波

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。この連載をまとめた書籍が発売中。セナに捧げる書き下ろし小説「ブルドッグのアイルトン」を収録。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

本気のシューイを爆発させるレースにはいつも、なにかが充ち満ちている

マッド・ヒューイズ、と呼ばれるグループがオーストラリアにいる。釣り、ビール、サーフィン、ビール、パーティ、ビール、ボート、ビール、みたいな、おっさん子どもの遊び集団だ。

同じ名前のアパレル・ブランドも運営している。そのロゴをTシャツに焼きつける瞬間以外、ひとときたりともじっとしていない。たえず動き、たえず踊り、たえずバカ笑い。小川にかかる小橋からバンジージャンプしたり、ヘリコプターからモーターボートに飛びうつったり。飛びうつったそのモーターボートを全速で走らせながら、つぎつぎと服を海に投げ捨て、全裸姿でボートの舳先に突っ立ったり。

「なんで、こんなことを」

オーストラリアのニュースキャスターが問いかける。鳥用のケージを頭にかぶり、サメの真横に飛びこんだあとのことだ。メンバーはこたえる。

「ただ、日々を楽しむためさ！」

サーフィンはプロ級。地元の波という波を知りつくし、チューブ内で沸きたつスープの表面に、ボードを絶妙なバランスで貼りつかせる。波に乗る、だけではない。エネルギーのうねりを足裏で感知し、ブレイクするその瞬間まで、完璧なグリップで波と「同化」しつづける。

イタリアＧＰの最中、もっとも鳥肌がたったのは、２位におさえこまれたランド・ノリスが、声をふるわせながら、

「僕を先に行かせたほうが、チームとしてもいいんじゃないか」

そう叫んだ瞬間だ。このとき、リカルドが勝つ風景がみえた。少なくとも、このオーストラリア人ドライバーが、持てる限りのセンスを駆使し、マシンを、レースを、コントロールしていることがわかった。ちょうど、マッド・ヒューイズの連中が波と一体化するのと同じく。クルマに乗る、だけではない。熟練のサーファーのように、波の先頭に立ちつづけながらダニエルは、完璧なグリップでタイヤをコースに「同化」させていた。そうして最終周、波と一体化したままブレイク、ものの見事にファステストラップを刻んでゴールに飛びこんだ。

サーフィンを嗜むかどうかはわからない。ただ彼のことだから、帰郷の折に波と戯れたこともきっとあるはずだ。マッド・ヒューイズのことにはインタビューで触れていた。初めてシューイを披露した２



０16年の夏、

「シューイを流行らせたのは、マッド・ヒューイたちだ。今度勝ったら、ポディウムの他のみんなにもいっしょに楽しんでもらうよ」

と、まだ初々しい、けれどもおなじみの笑顔で語っていた。

モナコ、上海、アゼルバイジャン。ダニエルが本気のシューイを爆発させるレースにはいつも、レース以上のなにかが充ち満ちている。そのなにかがマッド・ヒューイズを冒険に駆りたて、ミツアナグマを鼓舞し、F1ドライバーをポディウムの頂上へ導く。

「ただ、楽しむためさ！」

オーストラリアに住む友人に、マッド・ヒューイズについて聞いてみた。

「知っている。幼稚なやつらだ。だからこそみな、ヒューイたちを愛している」

と友人は返事をくれた。

「でも、いまじゃあ、ダニエル・リカルドのほうが有名になったな」

きみらもバーベキューのとき、シューイをすることはあるか、と訊ねてみると、

「バカバカしい！」

と一蹴された。

「そもそも、俺もメリンダも、息子たちも、靴なんて持ってない。サンダルしか履かないんだ。オージーはみんなそうだよ」

友人とその家族は、ここ８年ばかり、オーストラリア南部を流れるマレー川を漂泊しながら、ハウスボート暮らしをつづけている。

絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは10月15日(金)発売です

10月29日号 No.1562 定価690円

※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

スーパーGT残り3戦予想

2基目のエンジン検証／[分析]〝ドライバー視点〟の勢力図 ほか

— インディ王者アレックス・パロウ インタビュー — ウイリアムズ「復活の組織改革」ほか —

Present For Readers

オートスポーツ読者のみなさんへ







1 D'station Racing Tシャツ　1名様
表に2018年鈴鹿10時間耐久レースのPro-Amクラスに出場した77号車ドライバーのサインが、バックにはポルシェとD'station Racingのロゴが入っている。サイズはXL。
提供：D'station Racing
URL：http://dstation-racing.jp

2 デイトナ24時間手帳　2名様
2018年デイトナ24時間で配布されたポケットサイズの手帳。表紙には#MISSION8の文字とともにBMW車両イラストがデザインされ、中身は罫線入りの使いやすい仕様となっている。

3 SUNOCOボールペン　2名様
スーパーGT、スーパーフォーミュラ、D1 GPなどでおなじみの高級潤滑油『SUNOCO』のロゴが入った、オリジナルボールペン。インクの色は黒で普段づかいにおすすめだ。
提供：日本サン石油株式会社
URL：https://www.sunoco.co.jp

4 タチアナ・カルデロン サイン入りカード　5名様
スーパーフォーミュラに参戦する初めての女性ドライバー、タチアナ・カルデロンの直筆サイン入りポストカード。2020年モデルの車体が目を引くシンプルなデザイン。
提供：ThreeBond
URL：https://www.threebond.co.jp/

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2021年10月15日(金)**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1561号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2021年10月14日（木）
オンライン応募コード：『as1561』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

アルファタウリとのパートナーシップから生まれた高機能ウォッチEDIFICE「EQB-1000AT-1AJR」



日本が誇る高機能ウオッチブランドのEDIFICEは、今年もスクーデリア・アルファタウリのオフィシャルパートナーを務める。両者のスポンサーシップは16年から続いており、そのリミテッドモデルのひとつが『EQB-1000AT-1AJR』だ。

文字盤をはじめ各所に『SCUDERIA ALPHATAURI』のロゴがあしらわれ、チームのイメージカラーの紺を基調にデザインされている。

特筆すべきは、6Kカーボンを文字盤とベゼルに使用している点だ。6Kカーボンとは、1束につき6000本のカーボン繊維を織り込んで作られるドライカーボンのことで、F1マシンのウイングやフロアに使用される素材と同じもの。6Kカーボン使用のアイデアはチームスタッフとのミーティングから生まれたもので、本物の炭素繊維が織りなす表情は、極めて精悍なイメージを創り出すと同時に軽量化にも大きく貢献する。

チームにとって一番重要な時計機能も充実している。Bluetoothによるスマートフォンリンクにより秒単位で誤差を修正、タイムゾーンを超えても簡単に現地時刻に合わせられるほか、世界300都市からゾーン選択ができるワールドタイム機能により、2都市の時刻を同時表示することもできる。「ストップウォッチデータ転送機能」や「ラストラップ・インジケーター」はレーシングチームコラボモデルならではだろう。

これだけの機能を備えているにもかかわらず、ソーラーパワーで駆動し、メカニックのハードワークにも耐える薄型で傷がつきにくいサファイアガラスを採用。それでいて軽快でスタイリッシュなデザインなので、チームウェアにも私服にも合わせやすい。

現場で戦うアルファタウリスタッフのリクエストから生まれた腕時計ではあるが、女性にもオススメできるデザイン性の高さと軽さを誇る。

1000分の1秒を争うレースの世界では、正確な時間管理が非常に重要だ。そのF1の最前線で戦うアルファタウリのドライバーやチームスタッフたちと、まさに時間を共有できるアイテムといえるだろう。

そんな『EQB-1000AT-1AJR』を1名様にプレゼント!! プレゼント番号『5』と記載（オンラインでは商品を選択）のうえ、上記に倣ってご応募ください。

SAN-EI CORPORATION

No. 1561

auto sport

オートスポーツ 2021 10/15号

auto sport 2021年10/15号（隔週金曜日発売）2021年10月1日発売　第58巻第18号　通巻1561号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

特別定価890円

本体809円

雑誌 29663-10/15

4910296631016
00809

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷